

OKRETY

3D

Nr 1(10) • styczeń 2012

CENA 12,99 zł (stawka 5% VAT)

Nakład 12 000 egz.

MAGAZYN HISTORYCZNO-WOJSKOWY

www.kagero.pl



**ARA Uruguay
Pancernik Gneisenau
Japońskie okręty zdobyte**



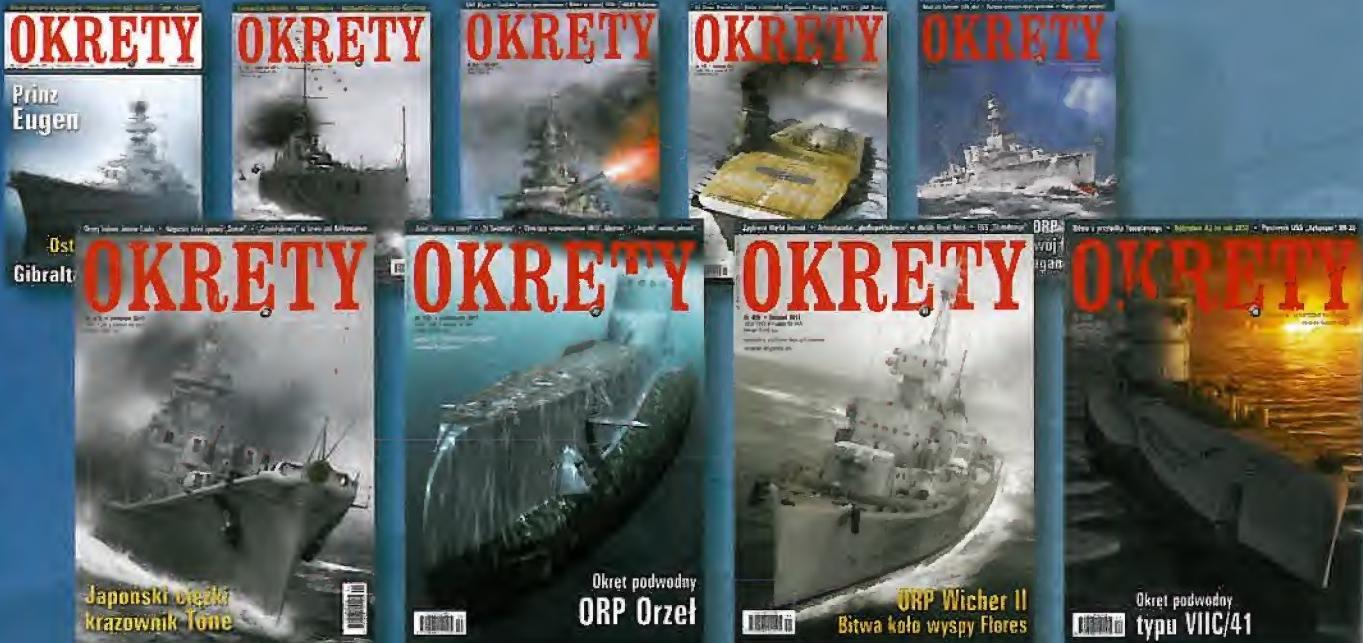
WYSTAWA OBRAZÓW PANCERNIKA USS „ARIZONA” 3D

7.12.1941 - 7.12.2011

Zapraszamy na wystawę obrazów Pancernika **USS Arizona**, wykonaną w technologii 3D. Wystawa znajduje się w starej części BUŁ (Biblioteka Uniwersytetu Łódzkiego) na parterze. Autorem renderów jest Waldemar Góralski, wizualizacje 3D zostały zrealizowane przez Piotra Forkasiewicza. Wystawa powstała dzięki Oficyjnemu Wydawnictwu Kagero przy współpracy z Ambasadą USA w Warszawie.



Najnowszy i najlepszy magazyn dla miłośników **Okrętów**



NUMERY ARCHIWALNE DOSTĘPNE SĄ NA STRONIE www.kagero.pl

Od redaktora

Za nami już stary rok 2011, przed nami nowy – 2012, a wraz z nim nowe nadzieje, nowe plany i zamierzenia. Także u nas w redakcji OKRETÓW, które jak widzieć, Drodzy Czytelnicy, ustawnicznie zmieniają się pod wpływem Waszych sugestii, życzeń, prośb, ale i krytyki, na którą nie jesteśmy głusi. Ten pierwszy numer roku 2012 przynosi pewną zmianę, a kolejne numery, jak sądzimy, jeszcze bardziej zbliżą się do kształtu pisma, jakim chcieliby je widzieć nasi Odbiorcy.

Powtarzał się w minionym roku zarzut, że zbyt wiele jest u nas grafiki 3D na niekorzyść obszerniejszych opracowań tekstowych ilustrowanych dobrymi zdjęciami, wobec czego wychodzimy temu naprzeciw i będziemy oferować mniej grafiki 3D na rzecz bardziej rozbudowanych artykułów o konkretnych okrętach, jak ma to miejsce już w tym numerze w przypadku pancernika „Gneisenau”.

W numerze niniejszym czwartą częścią pracy Roberta Jamki zamykamy cykl poświęcony rosyjskim, a potem radzieckim „Nowikom”. Tadeusz Kasperski opisuje losy kolejnych niszczycieli amerykańskich zwanych potocznie „czterofajkowcami” w służbie Royal Navy w okresie II wojny światowej. Jest to część czwarta z przygotowanych sześciu. Prezentujemy także pracę debiutujących u nas Michała Jareckiego, który przybliża nam sylwetkę lotniskowca rosyjskiego „Kuzniewow”, oraz Krzysztofa Kubiaka, który zwiedził istniejący do dziś żaglowiec argentyński ARA „Urugwaj”.

Dla miłośników starych okrętów mamy interesujący artykuł o osobliwościach jednostek floty konfederatów z czasów amerykańskiej wojny secesyjnej „Mississippi” i „North Carolina” autorstwa Juliusza Tomczaka oraz ciekawy przegląd japońskich zdobycznych okrętowych z początków XX wieku autorstwa Michała Gacka.

Byliśmy obecni przy realizacji niecodziennego przedsięwzięcia, jakim z całą pewnością był transport drogą lądową okrętu podwodnego ORP „Jastrząb” na dziedziniec Akademii Marynarki Wojennej, zapraszamy do obejrzenia fotoreportażu Mariana Kluczyńskiego.

Zapraszamy do lektury!

Grzegorz Nowak
redaktor naczelny

„North Carolina” i „Mississippi” - pancerne taranowce konfederackiej marynarki wojennej



W styczniu 1862 roku marynarka wojenna Konfederacji mogła przeciwstawić dysponującej przyniątającą przewagą US Navy bardzo niewielkie siły. Wobec dwojakiego zadania, jakie stało przed konfederacką flotą – obroną portów i baz morskich rozrzuconych na długiej linii brzegowej Południa oraz zwalczaniem żeglugi handlowej Północy na Oceansie Atlantyckim – konieczne stało się zapewnienie jej dwóch typów okrętów. str. 4

Japońskie okręty zdobyczne



Znakomita większość osób interesujących się historią marynarki wojennej Japonii zatrzymuje się na latach II wojny światowej, gdy Imperium Wschodzącego Słońca zdawało się odnosić największe sukcesy. Tymczasem, patrząc z perspektywy 50 lat poprzedzających Pearl Harbor, działania wojenne 1941-1945 to tak naprawdę upadek i katastrofa, z jaką Japonia nie miała wcześniej do czynienia. str. 18

Pancernik „Gneisenau”. Część 1

Historia obu pancerników rozpoczyna się w drugiej połowie 1932 roku. W listopadzie tego roku doszło do spotkania dowódcy Reichsmarine admirała Raedera z ministrem obrony Rzeszy generałem Groenerem. W trakcie niego uzgodnili oni plan zwiększenia przyszłej floty Niemiec, która pod koniec 1938 roku miała się składać z sześciu Panzerschiffów, sześciu krążowników, sześciu niszczycieli, flotylli torpedowców, trzech flotylli kutrów patrolowych i w przypadku sprzyjającej sytuacji politycznej z 16 okrętów podwodnych. str. 36



Podstarzały admirał

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych zeszłego stulecia podstawowymi sowieckimi okrętami służącymi do przenoszenia samolotów bojowych były jednostki projektu 1143. Można o nich było powiedzieć dużo, jednak z całą pewnością nie to, iż były one lotniskowcami z prawdziwego zdarzenia. Ze względu na swe rozmiary oraz kształt lądowiska w opinii wielu specjalistów określane były mianem krążowników lotniczych (na Zachodzie panowało bardzo popularne wówczas określenie lekkich lotniskowców). str. 68



„North Carolina” i „Mississippi”

– pancerne taranowce konfederackiej marynarki wojennej 4
Juliusz Tomczak

ARA „Uruguay”

– weteran z Buenos Aires 14
Krzysztof Kubiak

Japońskie okręty zdobyczne

..... 18
Michał Gacki

Nowiki Floty Bałtyckiej. Od wielkiej wojny do ery atomowej. Część 4

..... 26
Robert Andrzej Jamka

Pancernik E „Gneisenau”.

Prace projektowe nad pancernikami D „Scharnhorst” i E „Gneisenau” 36
Mirosław Skwiot

Amerykańskie „gładkopokładowce” w służbie Royal Navy. Część 4

..... 46
Tadeusz Kasperski

Armata AK-725 (ZIF-72)

..... 62
Jacek Krzewiński

Podstarzały admirał

..... 68
Michał Gacki

Pełne wynurzenie Kobbena

..... 76
Marian Kluczyński

Uwagi do artykułu o ORP „Wicher” II.

Niszczyciele radzieckie typu 30bis 80
Jan Radziemski

Fotoalbum Okrętowy

..... 81

OKRETY

20-209 Lublin ul. Małgiewska 9F tel./
fax 81 749 11 81 www.okrety.kagero.pl

Redaktor naczelny: Grzegorz Nowak

Zastępca redaktora naczelnego:

Waldemar Góralski

Sekretarz redakcji: Karolina Kaźmierska

Opracowanie graficzne: Damian Majak,
Marcin Wachowicz

Zespół: Stefan Drąmiński, Waldemar Góralski,
Wojciech Holicki, Mieczysław Jastrzębski, Jacek
Krzewiński, Grzegorz Nowak, Jan Radziemski,
Przemysław Wajda

Ilustratory: Stefan Drąmiński, Waldemar Góralski,
Jacek Krzewiński, Janusz Świątko,
Arkadiusz Wróbel

DTP: Łukasz Maj, Marcin Wachowicz,
Małgorzata Dudziak

Korekta: Jolanta Aleksandrowicz,
Karolina Kaźmierska

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych,
zастępuje sobie prawo redagowania nadanych tekstu i nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.
Opinie wyrażone w artykułach są prywatnymi
opiniemi autorów, za które Redakcja nie ponosi
odpowiedzialności.

Wydawca: KAGERO Publishing Sp. z o.o.
ul. Małgiewska 9F, 20-209 Lublin tel./faks
81 749 11 81 www.kagero.pl, kagero@kagero.pl

Marketing:

Joanna Majak (dyr.)

– marketing@kagero.pl

Sprzedaż: tel. 81 749 20 20

Wydawca Magazynu Historyczno-Wojskowego
OKRETY ostrzega P.T. Sprzedawców, że
sprzedają aktualnych i archiwalnych numerów
czasopisma po innej cenie niż wydrukowana
na okładce jest działaniem na szkodę
Wydawcy i skutkuje odpowiedzialnością karną.

ISSN 1898-1518

„North Carolina” i „Mississippi”

– pancerne taranowce konfederackiej marynarki wojennej

JULIUSZ TOMCZAK

W styczniu 1862 roku marynarka wojenna Konfederacji mogła przeciwstawić dysponującej przygniatającą przewagą US Navy bardzo niewielkie siły. Wobec dwojakiego zadania, jakie stało przed konfederacką flotą – obroną portów i baz morskich rozrzuconych na długiej linii brzegowej Południa oraz zwalczaniem żeglugi handlowej Północy na Oceansie Atlantyckim – konieczne stało się zapewnienie jej dwóch typów okrętów. Sekretarz marynarki Stephen R. Mallory uznał, że do wypełnienia pierwszego z tych zadań najbardziej przydatne będą pancerne okręty wojenne, których budowy podjęto się na terenie Konfederacji. Z racji ograniczonych możliwości własnego, w dużej mierze improwizowanego, przemysłu stoczniowego budowa nowych pełnomorskich jednostek pancernych była jednakże możliwa wyłącznie w stoczniach zagranicznych. Wysilki przedstawicieli CS Navy w Europie doprowadziły do pozyskania szeregu nieopancerzonych okrętów, które z mniejszym lub większym powodzeniem prowadziły działania krajownicze na szlakach komunikacyjnych nieprzyjaciela. Osobny rozdział stanowią działania mające na celu wybudowanie (wobec niemożliwości zakupu gotowych jednostek) w Anglii i Francji okrętów pancernych. Artykuł ten ma na celu przybliżenie historii jednej z tych inicjatyw, która zaowocowała zbudowaniem dwóch bardzo nowoczesnych jak na swoje czasy jednostek. W wyniku skutecznych nacisków, wywieranych przez dyplomację Unii na rząd brytyjski i pragnienia zachowania przez Anglię neutralności, nigdy nie zasiliły one floty Skonfederowanych Stanów; wybrano jednak dla nich nazwy, pod którymi miały w niej służyć – CSS „North Carolina” i CSS „Mississippi”.

Tajna misja Jamesa Bullocha

Człowiekiem, który odegrał kluczową rolę w opisanych poniżej wydarzeniach, był James Dunwoody Bulloch (1823-1901). Pochodził z Georgii i przez czternaście lat służył w US Navy, a w 1854 roku odszedł ze służby w randze porucznika. Wstąpił do CS Navy i otrzymał stopień kapitana, a następnie – od 23 października 1862 roku (awans ważny wstępnie od 17 stycznia tegoż roku) – „komandora na czas wojny”.



Ilustracja przedstawiająca jeden z „taranowców Lairda”, zamieszczona w „Harper's Weekly” z 17 października 1863 roku

Po wybuchu konfliktu zbrojnego pomiędzy Północą a Południem pospieszył za ocean i działał jako agent Konfederacji w Liverpoolu, organizując zakup i przemysł przez blokadę materiałów wojennych. W listopadzie 1861 roku powrócił na kontynent amerykański na pokładzie żelaznego parowca śrubowego „Fingal”, który przewiózł przez ocean duży ładunek uzbrojenia i ekwipunku (w tym ponad 11 000 karabinów i 4 działa). Natychmiast po przybiciu do portu w Savannah Bulloch został wezwany do Departamentu Marynarki w Richmond. Podczas rozmów z sekretarzem marynarki Stephenem R. Mallorym pojawiła się również kwestia budowy okrętów pancernych w stoczniach zagranicznych, na razie jednak zadanie to pozostało w gestii przebywającego w Anglii porucznika Jamesa H. Northa. Bulloch powrócił do Liverpoolu 10 marca 1862 roku, rozpoczynając tym samym najciekawszy rozdział swojej kariery, jako specjalny agent finansowy Departamentu Marynarki Skonfederowanych Stanów Ameryki w Europie².

14 stycznia 1862 roku, tuż przed wynięciem z Wilmington Bulloch otrzymał instrukcję od sekretarza marynarki, nakazujące mu zbadanie możliwości budowy pancernika i udzielenie w tym zakresie pomocy porucznikowi Northowi. Mallory nakreślił w nich również pierwsze, bardzo jesięcze ogólne, wytyczne parametrów technicznych planowanego okrętu. Chciał budowy opancerzonego slupa parowego średnich rozmiarów, powiedzmy około 2000

ton, uzbrojonego w 8 lub 10 ciężkich dział. Liczył na przychylność rządu brytyjskiego, ale świadom ograniczeń prawnych, wynikających z brytyjskiej *Foreign Enlistment Act* („Ustawy o Cudzoziemskim Zaciągu”) zasugerował zakontraktowanie budowy jednostki w imieniu Brazylii, Sardynii lub Hiszpanii. Gotowy, lecz nieuzbrojony słup miał następnie zostać wyposażony w artylerię w neutralnym porcie. Dalej Mallory wspominał o licznych planach tego rodzaju jednostki, jakie mu przedłożono i zwracał uwagę Bullocha na załączone rysunki projektu autorstwa Johna L. Portera i inżyniera Williama P. Williamsona. Projekt ten był bardzo zbliżony do rozwiązań, jakie zastosowano w CSS „Virginia” i szeregu innych późniejszych pancerników CS Navy, których konstruktorem był Porter, przedstawiał bowiem jednostkę o niskiej wolnej burcie na dziobie i rufie z opancerzoną kazamatą na śródokręciu, mieszczącą artylerię, przy czym dziobowe i rufowe działa pościgowe mogły prowadzić ostrzał przez trzy furtę (w tym dwie burtowe) każde. Wyporność miała wynosić 2300 ton. Wkrótce Bulloch wskazał dwie stocznie, którym można było potencjalnie zlecić budowę okrętu: John Laird & Sons w Birkenhead oraz Robert Napier & Sons w Greenock.²

Warunkiem, bez spełnienia którego nie udałoby się urzeczywistnić tego planu, był sprzyjający klimat polityczny. Mimo że Napoleon III zdawał się być bardziej przychylny sprawie Skonfederowanych Stanów niż rząd królewnej Wiktorii, budowa okrętów w Anglii wydawała się rozwiązaniem bezpieczniejszym. Bulloch zdawał sobie sprawę, że nieprzewidywalny kaprys cesarza mógł przekreślić wszelkie poczynania i postrzegał rząd brytyjski, jak również brytyjskie prawo, jako bardziej stabilną alternatywę. Poza tym na początku 1862 roku dawało się odczuć przychylność Brytyjczyków wobec konfederatów. Dowódca krajownika CSS „Sumter” i przyszły dowódca CSS „Alabama” Raphael Semmes był pełen optymizmu w tej kwe-

¹ Naval War Records. Officers in the Confederate States Navy, 1861-1865. Office Naval War Records, Naval Department, Washington, 1898, s. 21; Bulloch, James D., *The Secret Service of the Confederate States in Europe*, G. P. Putnam's Sons, New York, 1884, tom I, ss. 379-382.

² Bulloch do Mallory'ego, 21 lipca 1862, *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*, Series II, Vol. 2, s. 223 (dalej: ORN, Bulloch, s. 223; wszystkie przypisy odnoszą się do Series II, Vol. 2); ORN, Mallory, s. 131; ORN, Bulloch, s. 133. Relacje pomiędzy Bullochem a Northem nie układały się zbyt dobrze. North uważał, że z racji starszeństwa nie powinien podlegać Bullochowi. Mallory rozstrzygnął tę sprawę w liście z 3 października 1862 roku, w którym jasno określił, że z dwóch oficerów odpowiedzialnych za pozyskanie okrętów w Anglii, starszeństwo sprawował Bulloch – patrz: ORN, Mallory, s. 279.



James Dunwoody Bulloch (z lewej) na fotografii wykonanej około 1865 roku. Z prawej siedzi jego brat przyrodní Irvine Bulloch, który służył na CSS „Alabama”

stii, czemu dał wyraz w liście napisanym do Northa z Gibraltaru w dniu 24 stycznia 1862 roku: *Jesteśmy traktowani z wielką gościnnością; wydaje się, że wszyscy są tu Poludniowcami. W kwestii uznania nas i przełamania blokady John Bull działa jednak powoli. Fakty przedstawiają się w ten sposób, że stary dżentelmen został zahuczany i nieco przestraszony przez Jankesów, inaczej bowiem już dawno temu zadałyby cios. Teraz jednak ma nóż na gardle i nie może zwlekać. Wobec braku bawełny w oczy zajrzało mu widmo głodu, rozruchów, a być może i przelewu krwi i biedny stary dżentelmen musi wreszcie otrząsnąć się z letargu.* Owa przychylność rządu brytyjskiego, na którą tak liczył Mallory i co do której, wobec uniemożliwiającej import bawełny blokady, przekonany był Semmes, okazała się jednak zwodnicza. Postawa Brytyjczyków w sprawie dwóch krążowników budowanych dla CS Navy w stoczniach w Liverpoolu – „Florida” (zamówiony rzekomo dla Włoch i znany w stoczni jako „Oreto”) i „Alabama” (nr 290, „Enrica”) – utwierdziły Bullocha w przekonaniu, że Brytyjczycy poważenie traktują przestrzeganie *Foreign Enlistment Act* i obejście ograniczeń natury prawnej nie będzie proste. 11 kwietnia 1862 roku napisał z Liverpoolu, że *rzad brytyjski wydaje się być bardziej niż kiedykolwiek zdeterminowany, by zachować neutralność i praktycznie nie ma szans na wyjście w morze okrętu w stanie choćby minimalnej zdolności bojowej*³.

Bulloch uważnie sondował nie tylko sytuację polityczną, ale i najnowsze osiągnięcia w dziedzinie budownictwa okrętowego i uzbrojenia. Donosił, że w rezultacie bitwy na Hampton Roads, stoczonej pomiędzy „Virginia” a „Monitorem”, Royal Navy planowała konwersję szeregu drewnianych okrętów liniowych na pancerne okręty wieżowe i budowę nowych jednostek tego typu. Okręty te miały posiadać wieże projektu kapitana

Cowpera Colesa. Przekazał także doniesienia o przeprowadzonych przez Royal Navy testach wytrzymałości opancerzenia na trafienia pociskami z dział gładkolufowych i gwintowanych. Konfederacki agent nie był jednak nastawiony entuzjastycznie do planu budowy opancerzonej jednostki pełnomorskiej. Wskazywał na długi czas konstrukcji tego rodzaju okrętu: ukończenia w stoczni Samuda Brothers w Poplar pancernika „Prince Albert”, pod który polożono stępkę 29 kwietnia 1862 roku, spodziewano się na czerwiec 1863 i Bulloch był przekonany, że nie da się zbudować oceanicznego okrętu pancernego w krótszym czasie. Uważał przy tym, że lepszym rozwiązaniem byłoby przewożenie łamaczami blokady wyprodukowanych i zakupionych w Wielkiej Brytanii płyt pancerza i nitów z przeznaczeniem dla okrętów, których kadłuby powstawałyby w oparciu o zasoby drewna dostępne na Południu. Póki co jednak, jak wskazywało udane wysłanie „Oreto” na Bahamy, gdzie oficjalnie stał się częścią floty Konfederacji jako CSS „Florida”, możliwe było zbudowanie okrętu „pod przykrywką” i uzbrojenie go w innym porcie neutralnym⁴.

Pomimo odmiennego poglądu na kwestię budowy okrętów pancernych za oceanem i zabiegów związanych z wcieleniem na służbę CS Navy nowego krążownika, Bulloch zabrał się energicznie do wypełnienia nowego zadania powierzonego mu przez sekretarza marynarki. Kwestia wyboru stoczni została szybko rozstrzygnięta na korzyść John Laird & Sons. Konfederacki agent zwrócił uwagę na swoje doświadczenie w kontaktach z tą stocznią, gdzie udało mu się zakontraktować budowę jednostki, która wkrótce miała zyskać sławę jako CSS „Alabama”. Nie bez znaczenia był też fakt, iż Bulloch pozostawał w bardzo dobrych prywatnych stosunkach z Williлем Lairdem i Johnem Lairdem juniorrem. Co więcej, stocznia cieszyła się dobrą reputacją i mogła poszczycić się dużym doświadczeniem w konstrukcji żelaznych jednostek. W 1829 roku zwodowano w niej pierwszy żelazny statek i od tego czasu powstał w niej szereg żelaznych okrętów wojennych zamówionych przez Wielką Brytanię, Kompanię Wschodnioindyjską oraz Meksyk⁵.



Stephen R. Mallory

W wysłanym 29 maja liście Mallory dał Bullochowi wolną rękę w kwestii wyboru parametrów taktyczno-technicznych nowych jednostek. 17 czerwca z kolei kapitan North przekazał mu całą sprawę zakontraktowania okrętów pancernych. North uzasadnił to posunięcie faktem, iż jego własne poglądy na typ okrętu najlepiej spełniający wymagania CS Navy różniły się znacznie od zdania drugiego konfederackiego agenta. Była to z pewnością okoliczność korzystna dla konfederatów, bowiem North nie wykazywał podobnych – niezbędnych w niezwykle delikatnych kontaktach ze stoczniami i władzami brytyjskimi – talentów dyplomatycznych, co jego kolega.⁶

Fregata pancerna, którą North zakontraktował zgodnie z wytycznymi departamentu marynarki, była okrętem zbyt dużym (3200 ton wyporności), kosztownym i wymagającym zbyt licznej załogi, jak na możliwości floty Południa. Cena tego okrętu, zbliżonego nieco do francuskich fregat typu Couronne, wyniosła 182 000 £. Fregata Northa, ochrzczona przez prasę mianem „Szkockiego Potwora Morskiego” („Scottish Sea Monster”), była więc dokładnie taką jednostką, jakiej CS Navy nie potrzebowała, o czym zresztą Bulloch próbował przekonać swojego kolegę⁷.

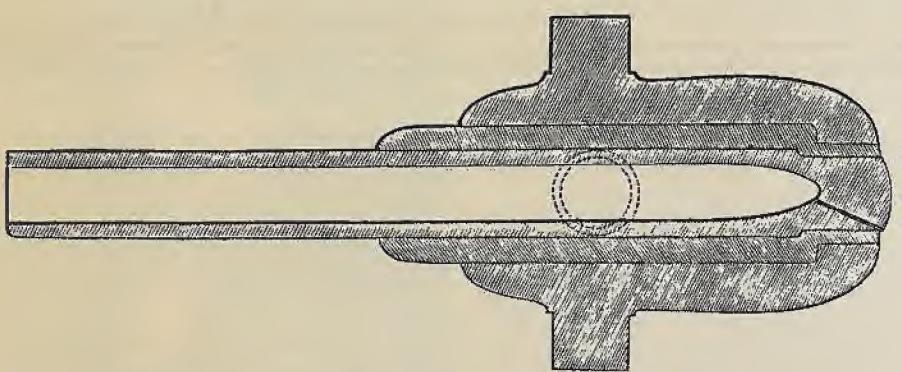
Aby nie tracić czasu, po ustaleniu ceny zamówienia Bulloch zawiązał ze stocznią Lairda ustny kontrakt. Budowa obu okrętów w jednej stoczni pozwoliła zaoszczędzić 2500 £, przez co planowana cena jednostkowa, bez uzbrojenia i zapasów, zamknąć się miała w kwocie 93 750 £. Konfederacki agent dysponował w momencie zawierania kontraktu jedynie 140 000 £, z których

⁴ HMS „Prince Albert” był pierwszą jednostką Royal Navy zaprojektowaną jako pancernik wieżowy (4 jednodziałowe wieże z gwintowanymi działami 9-calowymi); w tym samym roku Brytyjczycy rozpoczęli konwersję drewnianego okrętu liniowego „Royal Sovereign”, który otrzymał opancerzenie oraz 4 wieże – 3 jednodziałowe i 1 dwudziałową, z gładkolufowymi działami 10,5-calowymi; patrz Conway's All the World's Fighting Ships 1860–1905, Conway Maritime Press, London, 1979, s. 19; ORN, Bulloch, s. 192; Silverston, Paul H., Civil War Navies, 1855–1883, Routledge, New York 2006, s. 158. Krążownik Florida był też krótko znany jako *Manassas*.

⁵ ORN, Bulloch, s. 133; Spencer, Warren F., The Confederate Navy in Europe, University of Alabama Press, 1983, s. 81.

⁶ ORN, Mallory, s. 205. W tym miejscu warto zwrócić uwagę na problem niezwykle utrudnionej komunikacji pomiędzy agentami konfederackimi w Europie a Departamentem Marynarki w Richmond. Przekaz informacji w obie strony odbywał się bardzo powoli, co nie pozostawało bez wpływu na podejmowane po obu stronach Atlantyku decyzje; ORN, North, ss. 207–208; ORN, North, s. 223.

⁷ Spencer, The Confederate Navy in Europe, ss. 69–70; Silverston, Civil War Navies..., s. 149.



Przekrój odprzodowego gwintowanego działa Blakely'ego kalibru 9 cali (229 mm). Działa takie stanowić miały główne uzbrojenie budowanych w Birkenhead okrętów

20 000 przeznaczył dla kapitana Semmessa, który objął dowództwo CSS „Alabama”. 21 lipca 1862 roku raportował, że Lairdowie zgodzili się rozpoczęć budowę przed wpłatą całości kwoty, dając tym samym świadectwo wielkiego zaufania do stabilności rządu Konfederacji, jak również względem mojej osoby. Co równie ważne, podobnie jak w przypadku budowy tego krążownika, nie zadowali niewygodnych dla zleceniodawcy pytania, pomimo że prawdopodobnie mieli świadomość, iż działa on w imieniu Skonfederowanych Stanów. Jak wspominał po latach Bulloch: *potraktowali mnie jak osobę prywatną, a kontrakt był czystą „transakcją handlową”; umowa przewidywała, że zbudują i dostarczą mi do portu w Liverpoolu dwie jednostki ukończone zgodnie z przewidzianymi w kontrakcie parametrami, ale zaopatrzone tylko w sprzęt niezbędny do zwykłego rejsu morskiego.* Oddanie pierwszego okrętu przewidziano na marzec, a drugiego na maj 1863 roku⁸.

Wstępna charakterystyka parametrów okrętów zamówionych przez Bullocha była zupełnie inna. Przy zachowaniu pewnych walorów jednostek pełnomorskich, co było konieczne wobec czekającej jej podróży przez Atlantyk, zdolne były do działań na płytach akwenach przybrzeżnych Konfederacji. Wyliczenia i wyniki eksperymentów, dostarczone przez stocznię Lairda, przewidywały zbudowanie okrętów, których parametry łączyły najmniejsze możliwe zanurzenie z dobrą dzielnością morską i odpornością na ogień artylerii okrętowej. Aby zmniejszyć obciążenie burt jednostki, uzbrojenie miało zostać skupione w wieżach, zamiast w klasycznych bateriach burtowych. Nadburcia na wysokości wież miały być opuszczane, co pozwalało na rekompensowanie minusów niskiej wolnej burty i zarazem zapewnienie dobrego pola ostrzału z wież. Planowano wyporność 1800 ton przy następujących wymiarach: 220 stóp długości, 42 stopy szerokości w najszerszym punkcie śródokręcia oraz 15 stóp

zanurzenia przy zapasie węgla i żywności na trzy miesiące. Napęd zapewniała maszyna parowa o nominalnej mocy 350 koni mechanicznych oraz ożaglowanie typu bryg. Zakładana prędkość wynosiła 10,5 węzła⁹.

W tym samym liście Bulloch poświęcił dość sporo miejsca na opisanie schematu opancerzenia i ochrony przed skutkami trafień. Planowany pancerz sięgał od 3,5 stopy poniżej linii wodnej do spływników górnego pokładu. Jego grubość na wysokości śródokręcia na długości 120 stóp wynosiła 4,5 cala. Pas pancerny tej grubości chronił całkowicie maszynownię i główny magazyn. Grubość ta malała stopniowo co pół cala i na wysokości dziobu i rufy wynosiła tylko 2 cale. Grubość warstwy tekowego drewna, na zewnątrz której zamocowane były płyty pancerne, wynosiła 12 cali na śródokręciu i 6 cali na wysokości pokładu rufowego i dziobowego. W liście do Mallory'ego Bulloch wyjaśniał, że rozwiązanie to było podektywane niechęcią zwiększenia wyporności. Argumentował przy tym, że z racji krzywizny kadłuba pociski trafiające w te jego części najprawdopodobniej zrykosztują. Na wysokości dziobu i rufy dodatkowe zabezpieczenie na wypadek przebicia burty stanowił szereg wodoszczelnych przedziałów; groduzki wykonane były z cienkiego, lecz wytrzymałe żelaza. System groduzi wodoszczelnych chronił również kadłub na wysokości śródokręcia; według obliczeń zalanie nawet wszystkich nich na jednej burcie nie doprowadziłoby do powstania niebezpiecznego przechylu. Powołując się na autorytet admirała Halsteda z Royal Navy, Bulloch uznał, że wystarczająca grubość wypukłego pokładu pancernego wynosić powinna

cała przy burtach i $\frac{1}{4}$ cala u podstaw wież. Argumentował, że nie spodziewano się trafień w pokład w przypadku starcia z okrętem wroga, a pancerz takiej grubości miał być wystarczający do zatrzymania padających stromotorowo granatów. Według tego pierwotnego planu uzbrojenie artyleryjskie okrętu znaleźć się miało w trzech „nieruchomych wieżach” (*fixed turrets*) opancerzonych 5,5-calową warstwą żelaza

na 12 calach drewna tekowego. Bulloch był świadom wyższości obrotowych wież Colesa nad zaproponowanym rozwiązaniem, ale początkowo nie wiedział, czy będzie możliwe ich zastosowanie na prywatnie zamówionym okręcie, gdyż brytyjska admiralicja wykupiła patent tego wynalazku¹⁰.

Sam Bulloch określał te jednostki najczęściej mianem „okrętów pancernych” (*armor-clad ships*) lub „okrętów wieżowych” (*turret ships*). W powszechnej świadomości, w prasie i publicznych debatach z epoki funkcjonowały jednak jako „taranowce” (*rams*) i tak też przeszły do historii. Co ciekawe, brak danych o taranie w oficjalnej korespondencji Bullocha z Departamentem Marynarki. Jedyna informacja o wymiarach tarana pochodzi z relacji marynarza, który widział wodowanie któregoś z dwóch pancerników. Według niego taran wystawał na 6 do 7 stóp przed dziób okrętu i był umiejscowiony 3 do 4 stóp poniżej linii wodnej¹¹.

Budowa i modyfikacje

Stępki pod oba okręty położono latem 1862 roku. Nie wybrano jeszcze dla nich nazw i w stoczni były znane pod oznaczeniami numerowymi: „294” i „295”. W liście z 8 sierpnia sekretarz marynarki zasugerował możliwość poniesienia dalszych kosztów i zaproponowanie stoczni dodatkowej kwoty pieniężnej w zamian za wcześniejsze ukończenie prac. W tym samym liście Mallory donosił o bolesnym ciosie, jaki stanowiła utrata pancernika „Arkansas”. Lektura raportu o działaniach Departamentu Marynarki począwszy od 27 lutego 1862, przesłanego prezydentowi Davisowi 16 sierpnia tegoż roku, była jeszcze bardziej przygnębająca. Od czasu zwycięskiej bitwy na Hampton Roads z 8 marca – pasmo klęsk i utraty kolejnych zbudowanych z wielkim trudem okrętów pancernych, nazwanych na cześć zwycięskiej bitwy z Jankesami i stanów Konfederacji: „Manassas”, „Mississippi”, „Louisiana”, „Virginia”, „Arkansas”... Nie ulegało wątpliwości, że czas nagli i CS Navy bardzo potrzebowała budowanych w Birkenhead jednostek¹².

Na szczęście dla sprawy Południa James Dunwoody Bulloch mocno zaangażował się w powierzone mu zadanie i czynił wszystko, co było w jego mocy, by jak najszybciej zasiliły konfederacką marynarkę wojenną, mimo iż obarczony był szeregiem dodatkowych zadań. Inni agenci, wysłani przez Mallory'ego

⁸ ORN, Bulloch, ss. 224–225.

⁹ ORN, Bulloch, s. 282, 290; Spencer, *The Confederate Navy in Europe*, s. 82, 229. Na relację tę natrafili Merli – patrz: Merli, Frank J., *Great Britain and the Confederate Navy, 1861–1865*, Indiana University Press, Bloomington, 2004, s. 318. Bulloch wspominał jedynie o składanym do tyłu przed manewrem taranowania bukszprycie – patrz: ORN, Bulloch, s. 225.

¹⁰ Bulloch, *The Secret Service...*, t. I, ss. 388–389; ORN, Mallory, ss. 235, 241–243. Autorowi nie udało się ustalić dokładnej daty położenia stępki.

¹¹ ORN, Bulloch, ss. 223–225.



„El Tousson” („North Carolina”) – wizerunek z „Frank Leslie's Illustrated History of the Civil War”

do Europy, zasypywali go prośbami o porady w najróżniejszych sprawach, od porad dotyczących konstrukcji okrętów po pytania o wydatki na utrzymanie w czasie pobytu na Wyspach. Bulloch oczekiwał od sekretarza marynarki wolnej ręki w kwestiach technicznych oraz otrzymania dowództwa jednego z budowanych pancerników. 11 sierpnia informował o dobrym postępie prac, nadziejęch związanych z możliwością użycia obrotowych wież systemu Colesa oraz rolą, jaką będą mogły odegrać pancerniki w zwalczaniu federalnej blokady morskiej. Przyznał jednak również, że póki co nie widział sposobu na wyprowadzenie ich w morze po ukończeniu budowy¹³.

29 października 1862 roku Mallory uregulował kwestię nazw dwóch przyszłych jednostek CS Navy. Pierwszy z „taranówców z Birkenhead” miał otrzymać nazwę „North Carolina”, a drugi – „Mississippi”¹⁴.

Jesienną prace stoczniowe przebiegały sprawnie, o czym pod koniec października ponownie donosił Bulloch i wszystko wskazywało na to, że wiosną lub latem 1863 roku na obu okrętach faktycznie uda się podnieść wojenną banderę Konfederacji. 7 listopada Bulloch napisał do Mallory’ego, informując go o pogorszeniu pogody i pewnym opóźnieniu prac. Lairdom jednak również zależało na ukończeniu budowy okrętów w terminie, zadbali więc o osłonięcie kadłubów ośmioma szopami i zapewnił robotnikom stoczniowym oświetlenie gazowe, które pozwalało na pracę przez dodatkowe godziny krótkich, mglistych dni tutejszego klimatu, jak napisał przybysz z Południa. W dalszej korespondencji z ostatnich miesięcy 1862 roku konfederacki agent wspominał znów o zadańujących postępach prac – pod koniec listopada skorupa kadłuba pierwszego z okrętów była już prawie ukończona.¹⁵

Zaszyfrowana depesza z 3 lutego 1863 roku, wysłana do Departamentu Marynarki przez Baltimore, była już mniej optymistyczna. Bulloch wyjaśnił, że innowacyjny charakter okrętów pancernych uniemożliwiła konstruktorom dokonanie dokładnych wycieczek i żaden z pancerników budowanych dla Royal Navy nie został ukończony w terminie. Ponadto znacznie więcej czasu, niż przypuszczało, zajmowało zginanie płyt pancernych kadłuba oraz nitowanie. Pomimo tych trudności, na bieżąco dokonywano modyfikacji pierwotnych planów obu jednostek¹⁶.

Problem doboru optymalnego uzbrojenia artyleryjskiego dla zamówionych jednostek przewijał się od samego początku misji obu oficerów CS Navy w Anglii. Wszystko wskazuje na to, że w momencie, gdy w Birken-

head kładziono stępki pod oba pancerne taranowce, zarówno Bulloch, jak i Departament Marynarki, nie miał jeszcze jasno sprecyzowanych poglądów w tej kwestii. W kwietniu 1862 roku Bulloch poinformował swoich przełożonych o wynikach testów przeprowadzanych przez Brytyjczyków w Shoeburyness (7 kwietnia). Lite kule o wagomiarze 156 funtów wystrzelona przy użyciu 50-funtowego ładunku miotającego z gładkolufowego, wykonanego z kutego żelaza działa Armstronga przebiła cel reprezentujący opancerzenie fregaty pancernej HMS „Warrior”, którego nie zdolały przebić pociski z testowanych wówczas również działa gwintowanych. Opierając się na doniesieniach z walki stoczonej przez „Virginie” z „Monitor”, Mallory argumentował za skutecznością litych pocisków z kutego żelaza, wystrzelonych z działa gwintowanych o wagomiarze nie mniejszym niż 120–140 funtów. Zaproponował uzbrojenie nowych okrętów pancernych w działa systemu Brooke'a, zaopatrzone w ochronne pierścienie wokół komory i jako dowód ich wytrzymałości podał przykład jednego z 7-calowych działa pościgowych na CSS „Virginia”, które wytrzymało przypadkowe załadowanie podczas walki podwójnym ładunkiem miotającym o masie 28 funtów. W razie niemożliwości pozyskania lepszych modeli w Wielkiej Brytanii, działa tego typu, lecz docelowo większego kalibru (8 cali), miały stanowić uzbrojenie zamówionych u Lairdów jednostek. Podobnie jak w innych kwestiach technicznych, sekretarz marynarki pozostawił wybór w rękach swojego podwładnego¹⁷.

Bulloch postanowił tak długo, jak to będzie możliwe, odwlekać decyzję o wyborze uzbrojenia, śledząc równocześnie kolejne testy przeprowadzane w Shoeburyness. Na tym etapie (wrzesień 1862) skłaniał się ku armatom gładkolufowym. Uzasadnił ten pogląd większą skutecznością tego rodzaju działa na krótkich dystansach. Lite kule z gładkolufowego działa 8-calowego, wystrzelone przy użyciu ładunku miotającego o masie 16 funtów, uszkodziły cel bardziej, niż pociski z 100-funtowego gwintowanego działa Armstronga (ładunek prochowy: 14 funtów). Był świadom wyższej skuteczności działa gwintowanych na większych dystansach, ale jego zdaniem w takich przypadkach pocisk i tak nie miał już siły wystarczającej do przebicia pancerza. Mallory wykazywał z kolei spore zainteresowanie gwintowanymi odprzodowymi działami Whitwortha, ale zdaniem Bullocha działa tego typu (70-funtowe) nie nadawały się na artylerię główną pancerników. 6 listopada 1862 roku pisał w tej sprawie do Departamentu Marynarki: *Nie roszczę sobie praw do miana autorytetu w dziedzinie*

artylerii, a jedynie staram się generalizować wyniki testów zawarte w oficjalnych raportach i porównywać opinie oficerów, którzy je przeprowadzali, bądź też byli ich świadkami. Jak dotąd nie wyciągnięto z nich satysfakcjonujących wniosków. Każdy system gwintowania i konstrukcji ma zwolenników, którzy forsują zalety swoich favoritów ze stronnictwem zapalem. Wydaje się jednak, że co do jednej kwestii panuje bardzo powszechna zgoda – mianowicie, że najskuteczniejsze działa przeciwko opancerzonym okrętom to takie, które będzie wystrzeliwało największe pociski z największą prędkością początkową; ograniczeniami w tym względzie będzie wytrzymałość materiału i możliwości operowania nim. Kierując się pozyskanymi dotąd informacjami, Bulloch doszedł do wniosku, że pojedyncze działa Whitwortha, osłonięte małą tarczą, powinno znaleźć się na forkaszelu każdego z taranowców. Pod koniec listopada wizytował fabrykę Whitwortha i był pod wielkim wrażeniem poziomu produkcji, jaki tam zaobserwował, o czym doniósł Northowi. North również wyrażał zainteresowanie działami Whitwortha, ale odstraszała go wysoka cena zarówno samych dział (700 £), jak i amunicji do nich (25 £ za granat)¹⁸.

Początkowo niejasna była również sprawa opancerzenia i rozmieszczenia artylerii. Mallory był zwolennikiem zastosowania skośnego opancerzenia. To właśnie dużemu kątowi nachylenia pancernej kazamaty CSS „Virginia”, a nie samej grubości żelaznych płyt, przypisywał jej odporność na trafienia w toku dwudniowej bitwy na Hampton Roads. Sekretarz marynarki żywili najwyraźniej przekonanie, że wobec możliwości przebicia przez pociski z ciężkich działa pancerza grubości 6 cali, był to jedyny sposób zwiększenia wytrzymałości okrętu bez dodatkowego obciążania. Pierwotne założenie, przewidujące trzy „stale wieże”, dawało możliwość osłonięcia artylerii okrętowej pochyłymi płytami pancerza – być może rezultatem byłaby konstrukcja zbliżona do budowanego równolegle USS „Keokuk”, którego dwie 11-calówki umieszczone zostały właśnie w nieruchomych „wieżach” o pochyłych ścianach¹⁹.

¹³ Spencer, *The Confederate Navy in Europe*, s. 80; ORN, Bulloch, ss. 237–239.

¹⁴ ORN, Mallory, s. 286.

¹⁵ ORN, Bulloch, ss. 282, 292, 300–301, 307.

¹⁶ Bulloch, *The Secret Service...*, t. I, s. 395; ORN, Bulloch, s. 351.

¹⁷ ORN, Bulloch, ss. 184–185; ORN, Mallory, s. 186, 284.

¹⁸ ORN, Bulloch, ss. 264–265; ORN, Mallory, s. 287; ORN, Bulloch, s. 290, 301; ORN, North, s. 301.

¹⁹ ORN, Mallory, s. 186, 284; Canney, Donald L., *The Old Steam Navy Vol II. The Ironclads, 1842–*



Satyryczna ilustracja z czasopisma „Punch”, zatytułowana „Neutralność” – przedstawieni w kobiecych strojach prezydenci Unii (Abraham Lincoln, z lewej) i Konfederacji (Jefferson Davis, z prawej) oraz pograżony w lekturze prasy ignorujący ich Anglik (lord John Russell?). Rysunek uzupełniały oskarżenia obu „bohaterek” sporu:

Pani Północ: „A co z Alabamą, ty nikczemny starcze?”

Pani Południe: „Gdzie moje taranowce? Zabieraj swoich drogocennych konsulów!”

Ostateczne parametry techniczne „North Carolina” i „Mississippi” Bulloch przedstawił sekretarzowi marynarki w listach z 18 grudnia 1862 roku oraz 8 lipca 1863 roku. Do drugiej z tych wiadomości dołączył także cztery arkusze rysunków technicznych jednego z okrętów (arkusz A: rzut boczny, B: plan górnego i dolnego pokładu, C: śródkręcie, D: omasztowanie i ożaglowanie) oraz dokładny schemat wieży²².

Pomimo początkowych zastrzeżeń związanych z prawami patentowymi, Bulloch postanowił wyposażyć okręty w obrotowe wieże artyleryjskie. Dysponował wykresami zarówno wieży projektu Johna Ericssona (zastosowanej na USS „Monitor”), jak i Cowpera Colesa. Obawy związane z możliwym naruszeniem praw patentowych skłoniły go do wyboru wież, które łączyłyby w sobie cechy konstrukcji obu wynalazców. Liczbę wież zredukował z trzech do dwóch, co pozwoliło na lepsze rozmieszczenie grodu i pomieszczeń pod pokładem. Wymiary wież przyjętych przez Bullocha były niemal identyczne z wymiarami tych zamontowanych na HMS „Royal Sovereign”. Również rozmiary i masa działa oraz ich łożą niewiele odbiegły od zaprojektowanych przez samego Colesa. Mimo to, jak Bulloch zapewniał, nie wynikało to z jakichkolwiek konsultacji z wynalazcą, a jedynym ulepszeniem wprowadzonym za sprawą Colesa, była współśrodkowa konstrukcja wieży i obrotowej platformy, na której umieszczono działa²³. Miała ona kształt nie okrągły, tylko wieloboku, którego każdą ze ścian stanowiła oddzielna, pionowa płyta pancerna. Było to podyktowane wynikami eksperymentów, które wykazały, że zginanie płyt prowadziło do osłabienia stali. Płyty były dobrze dopasowane na stykach. Na dachu znajdowały się dwa rzędy słupków z rozwieszoną na nich siatką. Odległość pomiędzy nimi pozwalała na wypełnienie trzema rzędami hamaków. Zapewniały one osłonę dla strzelców, którzy leżąc na dachu wieży mogli prowadzić

ostrzał grup abordażowych wroga. Masa każdej z wież wynosiła 150 ton bez uzbrojenia²⁴.

W każdej z wież znaleźć się miały dwa gwintowane działa 9-calowe systemu Blakely’ego. Masa działa wynosiła 11 ton, wagomiar określił Bulloch na około 240 funtów. Jeżeli działa planowane dla taranowców były identycznego modelu, co osiem 9-calówek zamówionych u Blakely’ego przez stan Massachusetts, to dokładny wagomiar litego pocisku wynosił 248 funtów (w zaokrągleniu działa było określane jako 250-funtowe). Długość lufy wynosiła 11 stóp i 3 cale, długość całego działa – 12 stóp oraz 6,5 cala, a średnica lufy wraz z pierścieniem – 36 cali. Lufa zaopatrzona była w 12 gwintów, a masa ładunku miotającego wynosiła 25 funtów. Pociski zaopatrzone były z tyłu w miedziany sabot, który umożliwiał ich samouszczelnianie się w lufie przy wystrzałe²⁵.

Uzbrojenie artyleryjskie miały uzupełnić dwa odprzodowe gwintowane działa Whitwortha o wagomiarze 70 funtów (masa ładunku miotającego: 12 funtów) i kalibrze 5,5 cala (140 mm). Ponadto dopuszczono możliwość zamontowania lekkich działa niesprecyzowanego kalibru na dachach wież²⁶.

Zdaniem Bullocha pochylenie pancerza nie było wcale tak korzystne, jak uważał Mallory, na dowód czego powołał się na wyniki testów z Shoeburyness i z Holandii oraz fakt przebicia płyty nachylonej pod kątem aż 65 stopni. Stwierdził przy tym, że eksperymenty przeprowadzane przez Brytyjczyków faworyzowały konstruktörów działa i tym samym nie były miarodajne przy próbie oceny realnego potencjału opancerzenia. Działo Whitwortha, którego pocisk przebił 5,5-calową płytę, nie nadawało się do użytku po zakończeniu prób. Poza tym opancerzony okręt w ruchu stanowić miał w jego opinii znacznie trudniejszy orzech do zgryzienia dla artylerii morskiej i nie widział potrzeby zastosowania skośnego opancerzenia wież i burt bliźniaczych jednostek. Maksymalna grubość burtowego pasa pancernego miała tym samym, jak pierwotnie planowano, wynosić 4,5 cala²⁷.

Przebudzenie Johna Bulla

Odnieść można wrażenie, że ostatnimi czasami działaniami Brytyjczyków rządzi lęk przed urażeniem Stanów Zjednoczonych. Nieroważny krok może doprowadzić do konfiskaty okrętów – donosił Bulloch w liście do Departamentu Marynarki z 7 stycznia 1863 roku. Jakkolwiek w pełni świadom konieczności działania w sposób ostrożny i dyplomatyczny, agent nie miał wpływu na „nieroważne kroki” innych. Jak się później okazało, robotnicy stoczniowi nie mieli wątpliwości co do przeznaczenia jednostek, ani też oporów przed dzieleniem się tą wiedzą. W stanach Konfederacji prasa swobodnie rozpisywała się na temat okrętów budowanych w Europie dla marynarki wojennej. Gazety angielskie nie pozostawały w tyle – „The Times” opublikował list pewnego Południowca, który wyrażał nadzieję na przełamanie blokady przez jednostki zakupione pod drugiej stronie oceanu. Bulloch skarzył się ponadto, że niedyskretne osoby, które powinny być wiedzieć lepiej, piszą do osób prywatnych na Południu o takich sprawach, z nietrudnymi do przewidzenia konsekwencjami. Ponieważ on sam obawiał się przekazywania niektórych szczegółowych informacji nawet w korespondencji z Departamentem Marynarki i uciekał się niekiedy do wysłania zaszyfrowanych depesz, jak również unikał zbyt częstego pojawiania się w stoczni, jest w pełni zrozumiałe, że tego rodzaju przecieki spędzały mu sen z powiek. Obawa przed wzbudzeniem jeszcze większych podejrzeń skłoniła także komandora do odradzenia sekretarzowi marynarki pomysłu wysłania do Anglii oficerów i marynarzy CS Navy, którzy mieli obsadzić okręty od razu po ich ukończeniu i przekazaniu.²⁸

Przynajmniej w teorii rząd brytyjski nie miał podstaw do ingerowania w sprawę budowy jednostek, dopóki ich odbiorca pozostał nieznany lub też reprezentował państwo neutralne. Konfederaci próbowali też zwodzić Brytyjczyków co do właściwego przeznaczenia okrętów. Już wiosną 1862 roku Bulloch zasięgnął rady brytyjskiego prawnika w niezwykle ważnej kwestii – czy opancerzenie można uznać za element wojennego wyposażenia okrętu? Radca prawny zapewnił, że nie, ponieważ w myśl postanowień *Foreign Enlistment Act* o militarnym charakterze jednostki decydowały magazyny i składy amunicji, których w związku z tym nie umieszczono na budowanych jednost-

²² ORN, Bulloch, ss. 265, 310, 453-454.

²³ ORN, Bulloch, s. 310; Holley, Alexander L., *A Treatise on Ordnance and Armor*, D. Van Nostrand, New York, 1865, ss. 42-43.

²⁴ Holley, *A Treatise on Ordnance...*, s. 34 podaje masę ładunku miotającego na 13 funtów; ORN, Bulloch, s. 454.

²⁵ ORN, Bulloch, s. 310.

²⁶ ORN, Bulloch, ss. 331-332, 345, 292; *Correspondence Respecting the Iron-Clad Vessels Building at Birkenhead*, London, Harrison and Sons, 1864, ss. 11.



„Okręty Jej Królewskiej Mości strzegą parowych taranowców na rzece Mersey”. Od lewej „El Tousson”, HMS „Majestic”, „El Monassir”. Grafika zamieszczona w „Illustrated London News”

kach. Był to oczywiście absurd – przeznaczenie opancerzonej jednostki nie ulegało wątpliwości, a owa luka prawa świadczyła dobrze o tym, że postęp techniczny wymagał zmodyfikowania ustawy. Przez pewien czas czynnik ten sprzyjał Południowcom²⁷.

Zaostrzenie kursu władz angielskich wobec działających na Wyspach konfederatów było w dużej mierze dziełem ambasadora Stanów Zjednoczonych w Wielkiej Brytanii Charlesa F. Adamsa seniora. Nie udało mu się wprawdzie zapobiec wejściu do służby CSS „Alabama”, ale wiosną 1863 jego zabiegi przyniosły wreszcie pożądany przez Unię skutek. W kwietniu przedstawiciel Północy otrzymał zapewnienie, że rząd brytyjski nie dopuści do wyjścia w morze konstruowanych w stoczni Laird'a okrętów. Nie oznaczało to rzecz jasna, że ich los został przesądzony. Kolejne miesiące miały pokazać, czy Brytyjczycy faktycznie zajmą twardze stanowisko²⁸.

Sytuację pogorszyła afera wywołana podniesieniem konfederackiej bandery wojennej na CSS „Alabama”. Niewątpliwym sukcesem, jakim było wprowadzenie do służby tego krążownika, miał jednak negatywne konsekwencje w postaci zaostrzenia stosunków z Brytyjczykami, którzy uznali je za pogwałcenie *Foreign Enlistment Act*. O ile stworzenie pozorów cywilnego przeznaczenia budowanych w Anglii z myślą o prowadzeniu działań krążowniczych drewianych jednostek było stosunkowo łatwe, o tyle konstrukcja pancerników przyciągała znacznie większą uwagę i była trudniejsza do zakamuflowania. Brytyjski minister spraw zagranicznych lord John Russell nie zamierzał ponownie dopuścić do takiej sytuacji i nawet drewniane okręty budowane dla anonimowych odbiorców znalazły się pod ścisłą obserwacją. Poczynania rządu jej Królewskiej Mości, pragnącego zachować za wszelką cenę neutralność, zaczęły w końcu przynosić widoczne efekty – 5 kwietnia 1863 roku Brytyjczycy skonfiskowali budowany w Birkenhead parowiec „Alexandra”, który miał stać się kolejnym konfederackim krążownikiem. Sprawa sądowa dotycząca tego niedoszłego okrętu CS Navy, jakkolwiek zakończona wyrokiem korzystnym dla kontrahenta, stanowiła dla Południowców groźne ostrzeżenie. Okazało się, że nawet jeśli rząd brytyjski nie będzie w stanie znaleźć podstaw prawnych do zatrzymania domniemanej jednostki wojennej budowanej dla strony walczącej, zostanie ona i tak zatrzymana. Tym samym w dalszych działaniach będzie się starał praktycznie rzecz biorąc omijać prawa własnego kraju²⁹.

Do rosnącej liczby kłopotów nękających w tym okresie konfederackich agentów do-

liczyć jeszcze należy zdradę Clarence'a R. Yonge'a. Yonge był płatnikiem na CSS „Alabama”; wydalony ze służby przez Semmessa w czasie postoju okrętu w Port Royal na Jamajce w styczniu 1863 roku, sprzedał unionistom swoją wiedzę o działalności konfederatów na Wyspach i brał udział w procesie w sprawie „Alexandry”. Niestawny zdrajca, jak nazwał go Bulloch, potwierdził podejrzenia Adamsa o przeznaczeniu budowanych u Lairda okrętów. W pobliżu stoczni zaczęły kręcić się szpiedzy pozostający na usługach ambasady Stanów Zjednoczonych.³⁰

Sprawa „Alexandry” skłoniła Bullocha do wniosku, że jedynym sposobem na uniknięcie ogromnych strat finansowych, nieuniknionych w razie konfiskaty jednostek, będzie ich sprzedaż. Chęć zakupu okrętów wyrazili przedstawiciele Rosji, jednakże niemal równocześnie pojawiła się możliwość francuskiego pośrednictwa. Już 27 marca 1863 roku w liście do przedstawiciela Skonfederowanych Stanów we Francji, Johna Slidella, Mallory zaproponował przekazanie praw własności okrętów obywatelowi francuskiemu. Pancerniki miały zostać możliwie jak najszybciej wysłane za kanał La Manche, gdzie dokonano by na nich prac wykończeniowych. Po załadowaniu zaopatrzeniem dla sił walczących w Meksyku pod sztandarem cesarza Maksymiliana, obrałyby następnie kurs do Vera Cruz, po czym przedstawiciele Konfederacji dokonaliby oficjalnego ich zakupu, na przykład na portugalskich Azorach³¹.

Paryska wizyta Bullocha zaowocowała jednak wypracowaniem innego rozwiązania. Nominalnie prawa własności okrętów nabyła spółka panów Bravay (*Messrs. Bravay & Co, Paris*), którzy z kolei oficjalnie działały w imieniu Jego Najjaśniejszej Wysokości wicekróla Ismaila, Paszy Egiptu. Po podniesieniu egipskiej bandery miały pełnić służbę na Nilu. Aby jeszcze bardziej uwarygodnić pozorne przeznaczenie okrę-

tów, opatrzonono je nazwami, pod którymi miały rzekomo występować w służbie egipskiej. I tak, nr 294 („North Carolina”) otrzymał docelową nazwę „El Tousson”, a nr 295 („Mississippi”) – „El Monassir”³².

30 czerwca 1863 roku Bulloch donosił sekretarzowi marynarki o doprowadzeniu do skutku owej egzotycznej przykrywki, która miała zapewnić bezpieczeństwo budowanym w Birkenhead jednostkom: *Dokumenty są odpowiednie z prawnego punktu widzenia, Lairdowie są przekonani, że sprzedaż została dokonana bona fide, i wyraziłem najserdeczniejszy żal, że zaistniała konieczność posunięcia się do takich środków. Aby podtrzymywać te pozory, nie mogę dłużej pojawiać się otwarcie na pokładach okrętów, ani nawet w stoczni Lairdów, a jedynie nadzorować ich dalsze prace wykończeniowe zza biurka spółki panów Bravay & Co. Agent wyraził nadzieję, że po załatwieniu tej sprawy, opóżnione znacznie prace przy okrętach zostaną wznowione z dużą szybkością. Maszyny dla obu jednostek były gotowe od kilku miesięcy; Bulloch przewidywał zwodowanie pierwszego z okrętów – „El Tousson” – na 7 lipca i ukończenie go w kolejne sześć tygodni. Dwa miesiące później gotowy powinien być „El Monassir”. Niezbędny odległe wprowadzenie zabezpieczonych z prawnego punktu widzenia przed zakusami brytyjskich celników okrętów do służby wydawało się na tyle prawdopodobne, że pod koniec lipca Bulloch wyraził pragnienie dokonania zakupu uzbrojenia. Aby nie wzbudzać nieuniknionych podejrzeń, związanych z jego osobą, zadaniem tym miał zostać obarczony przybyły niedawno do Anglii porucznik R. R. Carter, którego służbę komandor bardzo chwalił i który miał skontaktować się w tej sprawie z kapitanem Blakely'm. Co więcej, Bulloch zamierzał doprowadzić do zamontowania uzbrojenia już w Anglii. Nawet gdyby okazało się to niemożliwe, był dobrej myśli: (...) trudno było dostrzec w jaki sposób rząd [brytyjski]*

²⁷ Spencer, *The Confederate Navy in Europe*, ss. 84–85.

²⁸ Adams, Ephraim Douglass, *Great Britain and the American Civil War*, Echo Library, Teddington, s. 317.

²⁹ ORN, Bulloch, s. 345; Spencer, *The Confederate Navy in Europe*, ss. 148–149; ss. 102–103.

³⁰ Naval War Records. Officers in the Confederate States Navy, 1861–1865, Office Naval War Records, Naval Department, Washington, 1898, s. 154; Bulloch, ORN, s. 445; Spencer, *The Confederate Navy in Europe*, s. 103.

³¹ Bulloch, *The Secret Service*..., t. I, s. 398.

³² Adams, *Great Britain...*, s. 317; Sullivan, David M., „Phantom Fleet: The Confederacy Unclaimed European-built Warships”, *Warship International*, XXIV/1 (1987), s. 17.



HMS „Wivern” w 1865 roku. Nadburcia zostały opuszczone, odsłaniając pole ostrzału dla dział, a na dachach wież ułożono hamaki - okręt w gotowości bojowej

mogliby znaleźć się w kłopotliwej sytuacji wobec Stanów Zjednoczonych, pozwalając poddanemu francuskiemu zabrać swoją własność, nawet jeśli były to okręty, do swego własnego kraju³³.

W liście do Departamentu Marynarki z 9 lipca 1863 roku poświęcił też nieco miejsca kwestii odpowiedniego doboru załogi. Jak już wcześniej wspomniano, był przeciwny projektom wysłania ludzi do Anglii, obawiając się szkodliwego rozgłosu, ale zarazem obawał się obsadzenia ich załogami zwerbowanymi na Wyspach Brytyjskich, podobnie jak w przypadku krążowników, (...) ponieważ okręty [taranowce] są zbyt potężne i zbyt cenne, bo powierzyć je w zwykłej grupie awanturników, którym nie przyświeca uczucie patriotyzmu i których można kontrolować jedynie siłą, mogliby zawieść w krytycznym momencie, z obojętności lub niezadowolenia (...). Wobec tego proponował przygotowanie właściwych załóg na wybrzeżu Karoliny Północnej, które przejęłyby okręty natychmiast po ich przedarciu się przez blokadę. Wierzył, że do obsadzenia pancerników potrzebni są ludzie, którzy będą ważyć jedynie za sprawę swego kraju. Załogi pancerników mieli tworzyć marynarze ożywieni tym samym duchem, który przeobraził naszych spokojnych farmerów i prowincjuszy w weteranów, którzy maszerują teraz niepowstrzymani przez Maryland i południową Pensylwanię pod dowództwem naszego wielkiego generała Lee³⁴.

Optymizm przygasł w sierpniu. Lee przegrał pod Gettysburgiem i 4 lipca rozpoczął odwrót do Wirginii; tego samego dnia generał Pemberton poddał Vicksburg. Za oceanem zaś urząd celny Jej Królewskiej Mości wzniósł swoje zainteresowanie stocznią braci Laird. Jego urzędnicy dokonali inspekcji okrętów i wypytywali o ich właścicieli i przeznaczenie. Lairdowie uznali, że jedynym sposobem wybrnięcia z kłopotu będzie oficjalne potwierdzenie własności ze strony panów Bravay. Ponadto do paryskiego mieszkania M.S. Bravaya zawitał kapitan Hoare z Royal Navy i zadał

Francuzowi szereg pytań dotyczących budowanych w Birkenhead okrętów. Niewątpliwie ku zaskoczeniu rozmówcy, po uzyskaniu przekonujących odpowiedzi, zaproponował ich zakup w imieniu Admiralicji, jednak Bravay odmówił i jeszcze tego samego dnia poinformował o treści rozmowy przebywającego wówczas również w Paryżu Bullocha. Epizod ten stanowił sygnał ostrzegawczy, którego nie należało lekceważyć³⁵.

Zwykła kpina

Początkowo faktycznie zdawać by się mogło, że konfederaci znaleźli idealne rozwiązanie swoich dyplomatycznych i prawnych kłopotów. Ponieważ według oficjalnej wersji okręty nie były przeznaczone dla państwa znajdującego się w czasie wojny, nie trzeba już było kamuflować ich militarnego przeznaczenia i stąd możliwość natychmiastowego zakupu i zamontowania uzbrojenia. Pomysł z postużeniem się firmą panów Bravay nie był jednak tak szczerszy, jak się z pozoru mogło wydawać. Francuskie pośrednictwo i rzekomo egipski nabywca chroniły w pewnym stopniu całe przedsięwzięcie przed działańami ambasady amerykańskiej, ale rząd brytyjski był niemal tak samo niechętny sprzedaży okrętów Południowcom, jak i swoim odwiecznym rywalom zza kanału La Manche. Sojusz z czasów wojny krymskiej należał do przeszłości, różnice zdań pomiędzy dyplomatyczną obu krajów były w wielu kwestiach znaczne, a marynarki wojenne zaangażowały się w wyścig zbrojeń, skupiony na pozyskaniu okrętów pancernych. Premier Palmerston był gotów uwierzyć, że rzeczywistym zleceniodawcą okrętów byli sami Francuzi, nie konfederaci. Ewentualne wcielenie jednostek, które z racji zastosowanych na nich nowoczesnych rozwiązań uważało za bardzo silne, do marynarki wojennej Napoleona III, oznaczałoby więc osłabienie Royal Navy kosztem jej potencjalnej przeciwników. Z kolei pozyskanie ich przez CS Navy spowodowałoby w najlepszym razie kolejny kryzys w stosunkach dyplomatycznych ze Stanami Zjednoczonymi, w najgorszym zaś – nawet wojnę. Postawa Adamsa w tej kwestii nie pozostawała wątpliwości, zwłaszcza po zwodowaniu 9 lipca kadłuba nr 294 („El Toussan”/„North Carolina”). W odpowiedzi na list brytyjskiego ministra spraw zagranicznych z 1 września, w którym ten tłumaczył bierność brakiem podstaw prawnych do

internowania, wyłożył karty na stół, posuwając się do groźby: *Nie muszę zwracać uwagi Waszej Lordowskiej Mości, że oznaczałoby to wojnę [gdyby okręty opuściły stocznę].* Russell podjął jednak decyzję, jeszcze zanim dotarła do niego ta utrzymana w niezwykle ostrym tonie wiadomość i wziął na siebie pełną odpowiedzialność za konsekwencje praktycznie rzecz biorąc bezprawnego internowania pancerników³⁶.

9 września 1863 roku wiceminister skarbu George A. Hamilton wystosował notę do braci Laird. Jej treść była następująca: *Panowie – Lordowie Komisarze [Ministerstwa] Skarbu JKM polecili mi donieść wam, że ich Lordowskie Mości uznali za swój obowiązek wydanie rozkazu Komisarzom Celnym, aby nie pozwolili na opuszczenie [rzeki] Mersey przez dwa pancerne parowce budowane w waszym doku w Birkenhead, do czasu aż nie uzyskają satysfakcjonujących dowodów odnośnie ich przeznaczenia, lub też chociaż do zakończenia dochodzeń prowadzonych obecnie w celu pozyskania takich dowodów. Brytyjczycy postanowili więc najpierw działać, a później dopiero szukać uzasadnień prawnych. Lairdowie przekazali kopię tej noty panom Bravay. Oznaczało to również problemy z przeprowadzeniem próbnego rejsu „El Tousson” – ponawiane w tej sprawie prośby właścicieli stoczni były oddalone. Otrzymali oni w końcu zgodę po honorowym zobowiązaniu, że okręt wróci do stoczni, ale po kilku dniach zgodę cofnięto. Kiedy rozgrywały się te wydarzenia, Bulloch przebywał we Francji. Był oburzony postępowaniem Russella, którego oskarzył o dwulicowość i określił mianem zwolennika Północy, pozornie tylko działającego na rzecz neutralności swego kraju, a w istocie przymykającego oko na werbunek Irlandczyków do armii Unii i odpowiedzialnego za bezprawne zatrzymanie prywatnej własności obywatela francuskiego. Okręty nie zostały jeszcze co prawda przejęte, a jedynie pozostawione pod nadzorem celników, ale kolejny krok był tylko kwestią czasu³⁷.*

Miesiąc po wysłaniu pierwszej noty, w dniu 9 października, Hamilton poinformował Lairdów, że wobec informacji otrzymanej przez rząd JKM odnośnie prawdopodobieństwa zajęcia przy użyciu siły jednego lub obu okrętów pancernych, ich Lordowskie Mości uznali za swój obowiązek ich przejęcie. Mallory musiał dowiedzieć się o tym fakcie z jankeskiej prasy, która w przeciwieństwie do napływających okrężną drogą

³³ ORN, Bulloch, ss. 446, 469–470, 508.

³⁴ ORN, Bulloch, ss. 455–456.

³⁵ Spencer, *The Confederate Navy in Europe*, ss. 110–112; *Correspondence Respecting the Iron-Clad Vessels...*, ss. 12–13.

³⁶ *Correspondence between Her Majesty's Government and Laird Brothers respecting the Iron-Clad Vessels at Birkenhead, 1863–1864*, Vacher & Sons, Westminster, bdw., ss. 7, 10–12; ORN, Bulloch, s. 509; Adams, *Great Britain...*, ss. 319–320.

³⁷ ORN, Bulloch, s. 508.

za oceanu meldunków Bullocha pozwalała na bieżąco śledzić wydarzenia rozgrywające się w Anglii. Powód, który przedstawił Hamilton, był oczywiście jedynie pretekstem. Lairdowie wyjaśniali, że żaden z okrętów nie został jeszcze ukończony i nie nadawały się one do podróży morskiej – „El Monassir” nie miał nawet zamontowanych masztów i komina. Na „El Tousson” umieszczono przynajmniej jedną z wież, ale okręt nie był uzbrojony³⁸. Mimo to, do pilnowania tych nieukończonych i nieuzbrojonych jednostek Admiralicja skierowała parowy okręt liniowy HMS „Majestic” (zwodowany w 1853 roku, 2589 ton, 80 dział)³⁹ w towarzystwie dwóch kanonierek, przy czym rozważano także wysłanie na Mersey fregaty pancernej HMS „Prince Consort”.⁴⁰ Odpowiedzialność za okręty spoczęła na barkach kapitana Edwarda Augusta Inglefielda z Royal Navy, weterana wojny krymskiej i trzech ekspedycji wysłanych na poszukiwanie zaginionej wyprawy arktycznej sir Johna Franklina. 27 października Inglefield obsadził jednostki wartą Royal Marines. Czym podyktowana była taka ostrożność i kto miałby je uprowadzić? Brytyjczycy, niewątpliwie zaopatrzeni w stosowane informacje przez ambasadę Stanów Zjednoczonych, mieli na te pytania gotową odpowiedź. W ciągu trzech miesięcy poprzedzających przejęcie pancerników, na Wyspy przybyła pewna liczba oficerów CS Navy, a większość załogi krążownika CSS „Florida” została zwolniona i wysłana do Liverpoolu. Dla przedstawicieli Unii stanowiło to świetną okazję dla stworzenia atmosfery bezpośredniego zagrożenia ze strony tych ludzi⁴¹.

Bulloch uważał ów pretekst za absurdalny, a pomysł, że eksmarynarze CS Navy dokonaliby brawurowej akcji, o jaką ich podejrzewano, za śmiesznego: (...) gdyby przed portem znalazła się wroga flota, kapitan Inglefield nie mógłby być bardziej niespokojny, bardziej nerwowo aktywny i czujny w zachowaniu środków ostrożności oraz przygotowaniach do wykrycia i pokonania ekspedycji ratunkowej, niż zdawał się być w odniesieniu do rzekomo wrogich marynarzy z „Florida”, którzy prawdopodobnie palili fajki w „Domu Żeglarza” lub też byli już rozproszeni po innych statkach, w stanie szczęśliwej i beztroskiej nieświadomości zamieszania, jakiego byli przyczyną. Z lektury pisywanych przez Inglefielda

raportów zdawało się wynikać, że brał on poważnie pod uwagę takie zagrożenie, jednak konfederacki agent nie mógł oprzeć się myśle, że kiedy oficer ten (...) sączył wino przy śniadaniu w kajucie „Majestic”, po napisaniu jednego z powyższych raportów do Admiralicji, musiał mu przyjść do głowy, że cała ta sprawa jest na swój sposób komiczna (...). Bulloch nie mógł uwierzyć, by doświadczony oficer marynarki wojennej dał wiarę tak niedorzecznym doniesieniom, zaś swój pogląd na szanse uprowadzania okrętów pancernych w podobny sposób, jak to miało miejsce w przypadku CSS „Alabama”, w warunkach zupełnie odmiennej sytuacji dyplomatycznej, podsumował w następujący sposób: Jest wielka różnica pomiędzy zabaniem swojego kapelusza i cichym wyjściem z czujego domu bez pozwolenia, kiedy człowiek ów nie zabronił odejścia, a ogłoszeniem go i przejściem ponad jego leżącym ciałem, by uciec, w sytuacji gdy zabronił odejścia⁴².

Bez względu na rzeczywiste poglądy kapitana Inglefielda, sprawowany przez niego nadzór oznaczał zaprzestanie praktycznie wszelkich prac stoczniowych. Hamilton odrzucił też kolejną prośbę Lairdów o możliwość dokonania próbnego rejsu, by sprawdzić maszyny „El Tousson”.⁴³

Jeszcze na początku grudnia 1863 roku Bulloch pokładał nadzieję w pomyślnym zakończeniu procesu, jaki miał toczyć się w sprawie prawa własności okrętów przed angielskim sądem. Opinie prawników naprawały optymizmem, ale wszystko zależało od tego, czy rząd francuski zechce zająć zdecydowane stanowisko w obronie praw swoich obywateli. Kluczowe było udowodnienie, za oficjalnym potwierdzeniem Francji, że panowie Bravay faktycznie działały w imieniu paszy Egiptu, ten jednak rzecz jasna zaprzeczał jakimkolwiek powiązaniom z okrętami i ich oficjalnym nabywcami. Wysilki dyplomacji Południa, mające na celu doprowadzenie do interwencji Napoleona III również spełzyły na niczym – cesarz Francuzów nie miał ochoty angażować się w tę sprawę. Bulloch był rozgoryczony: Padło wiele słów o osobistej sympatii Cesarza dla Południa i jego szczególnym pragnieniu, by w taki czy inny sposób wydostać okręty, ale on sam nie mógł nam pomóc, tak więc owa sympatia i nadzieje były tylko zwykłą kpiną (...). Mało tego, w styczniu 1864 roku władze francuskie zatrzymały budowane w tamtejszych stoczniach dla konfederatów okręty. Przynajmniej na razie Południowcy nie mogli więc liczyć także na przychylność władz drugiej strony kanału La Manche⁴⁴.

Tym samym wysiłki Bullocha, których stawką było wcielenie okrętów do CS Navy, zakończyły się fiaskiem i trzeba było ratować to, co jeszcze było do uratowania: zainwestowane w nie pieniądze. Już w memorandum do Mallory’ego z 6 stycznia 1864 roku komandor wyraził przekonanie, że w razie niepodjęcia interwencji przez rząd francuski, jedynym wyjściem będzie sprzedaż okrętów i zainwestowanie odzyskanych pieniędzy w działania we Francji. Fiasko francuskiego pośrednictwo rozstrzygnęło sprawę. W liście z 17 lutego Bulloch poinformował Mallory’ego, że zapadła decyzja o sprzedaży okrętów. Istniało ryzyko, że Brytyjczycy zabronią dokonania transakcji, jednakże konfederacki agent był przekonany, że zgodzą się na sprzedaż jednostek każdemu odpowiedzialnemu rządowi, innemu niż [rząd] Stanów Skonfederowanych. Sekretarz marynarki był początkowo niechętny takiej opcji, żywiąc przekonanie, że w najgorszym wypadku lepiej pozostawić okręty pod nadzorem brytyjskim i odzyskać je po wojnie, niż sprzedać. Powolny przepływ informacji od agentów i dyplomatów za oceanem sprawiał, że długo nie był świadom beznadziejności sytuacji, przez co jeszcze 24 lutego, a więc tydzień po tym, jak Bulloch stracił wszelką wiarę w możliwość pozyskania taranowców, zastanawiał się nad możliwością ich przekazania w drodze kolejnych pozornych transakcji, za pośrednictwem agentów działających w imieniu Austrii, Hiszpanii lub Belgii. Warto zaznaczyć, że dopiero 3 kwietnia komandor Maury przywiózł do Richmond hibowe wieści o decyzji agenta⁴⁵.

Zgodnie z polecienniem Bullocha, Bravay zaczął szukać potencjalnego nabywcy. Rozważana ponownie opcja rosyjska wydawała się złym pomysłem: biorąc pod uwagę przyjazne stosunki łączące wówczas carat z Unią, nie można było wykluczyć, że w jednostki trafiłyby ostatecznie do US Navy. Październikowa misja kapitana Hoare podsuwała pomysł najprostszego w zaistniałych warunkach rozwiązania – sprzedaży pancerników Brytyjczykom. Działający z ramienia Lorda Russella księże Somerset dokonał oszacowania wartości okrętów. Nie miał dobrego zdania o niedoszlych „North Carolina” i „Mississippi”, jednak uznał, że ich rzeczywista wartość wynosi około 200 000 £. 11 marca Francuzi zażądali co prawda aż 300 000 £, ale ostatecznie przedstawiciele Lairdów, Bravay & Co. oraz rządu brytyjskiego wynegocjowali kwotę, którą zaakceptowali wszyscy zainteresowani – 195 000 £ za okręty w ich ówczesnym stanie oraz 25 000 £ za ich ukończenie. Spośród tych 220 000 funtów, 29 000 przypadło Lairdom w ramach splaty raty należnej za ukończenie i dostarczenie jednostek, a 3000 otrzymał A. Bravay w charakterze

³⁸ *Correspondence Respecting the Iron-Clad Vessels..., ss. 16–17.*

³⁹ *Conway’s All the World’s Fighting Ships..., s. 3.*

⁴⁰ HMS „Prince Consort” – okręt liniowy przebudowany na fregatę pancerną, o wyporności 6832 ton i uzbrojeniu złożonym z 31 dział odprzodowych; 7 gwintowych 7-calowych, 8 gładkolufowych 100-funtowych i 16 gładkolufowych 68-funtowych; grubość pancera na śródkreku wynosiła 4,5 cala, na dziobie i rufie – 3 cala; *Conway’s All the World’s Fighting Ships..., s. 10.*

⁴¹ *Correspondence between Her Majesty’s Government..., ss. 18–20; ORN, Bulloch, s. 502, 509; Bulloch, The Secret Service..., t. I, s. 424.*

⁴² Bulloch, *The Secret Service..., t. I, ss. 435, 437–438.*

⁴³ Bulloch, *The Secret Service..., t. I, s. 424; Correspondence between Her Majesty’s Government..., ss. 21–24.*

⁴⁴ ORN, Bulloch, s. 565; Spencer, *The Confederate Navy..., ss. 113–114; ORN, Bulloch, ss. 584–585.*

⁴⁵ ORN, Bulloch, s. 571, 584; ORN, Mallory, s. 594, 621.

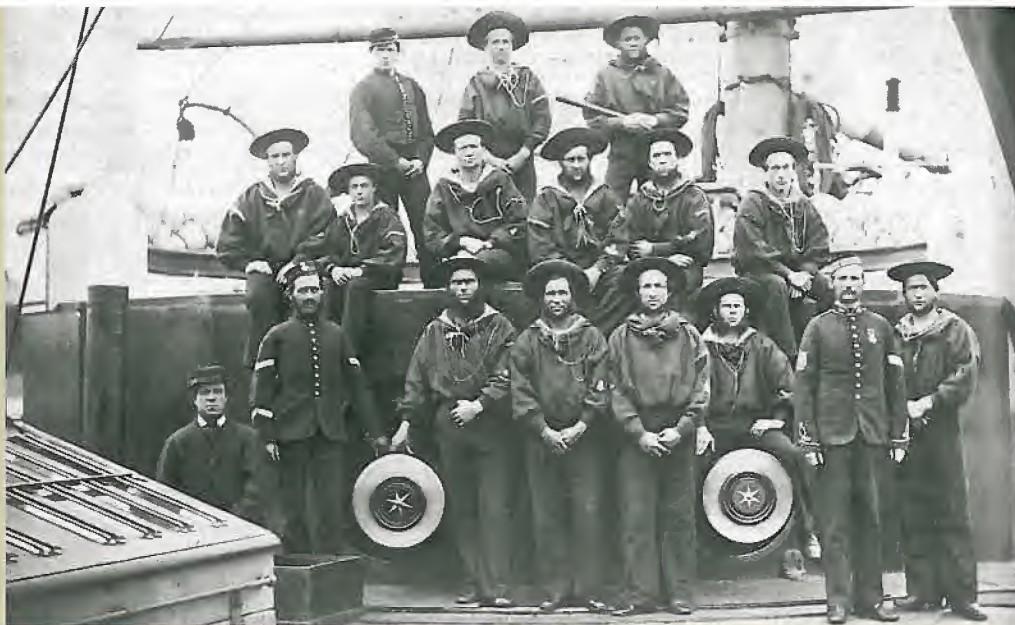
rekompensaty za poniesione wydatki. Tym samym Bulloch odzyskał 188 000 £⁴⁶.

Nieoceniona wartość

Najczarniejszy scenariusz – utrata zarówno okrętów, jak i pieniędzy – nie spełnił się więc, ale dla Jamesa Dunwoody Bullocha była to i tak ogromna osobista kłeska. Zanim jeszcze zapadło rozstrzygnięcie w sprawie sprzedaży, napisał do Mallory'ego: *Nikt nie był silniej zmotywowany, by wyprowadzić taranowce w morze, niż ja sam. Pomijając wszelkie odniesienia do uczuć patriotycznych oraz odkładając na bok lojalną służbę i wierność memu krajowi, istniały samolubne, osobiste powody, które stanowiły dla mnie bodziec do wielkich wysiłków. Chociaż nie był mi przeznaczony zaszczyt dowodzenia którymkolwiek z tych pancerników, odczuwalem satysfakcję z tego, że ich właściwości i osiągnięcia uzasadniały mój wybór i przyniosły mi chłubę; jeśli więc nie będzie im dane przystużyć się naszemu krajowi w tej wielkiej wojnie o jego niepodległość, szczerze wyznaję, że z uczuciem wielkiego żalu straty dla dobra powszechnego połączone będzie czysto samolubne rozczarowanie⁴⁷.*

Utrata taranowców była także wielkim ciosem dla Stephena Mallory'ego. Sekretarz marynarki z właściwym sobie rozmachem i pewną skłonnością do nazbyt optymistycznego szacowania potencjału swoich okrętów, wiązał z „North Carolina” i „Mississippi” wielkie nadzieje. Oczekuje, że pańskie dwie jednostki oraz pancerne okręty z Glasgow odzyskają Nowy Orlean, przy wsparciu naszych pancerników z Mobile – pisał do Bullocha w lutym 1863 roku. Potencjał budowanych w Birkenhead okrętów widział w ich lepszej działalności morskiej, stwierdzając, że federalne monitory są pod tym względem „stosunkowo bezużyteczne”. Przyznawał, że na tym polu lepiej wypadały „Galena” i „New Ironsides”, ale ich również Mallory niezbyt się obawiał. Wizja odzyskania największego miasta i portu na Półdnie nie opuszczała sekretarza marynarki. Okręty te – pisał o taranowcach w liście do Bullocha z 21 kwietnia 1863 roku – miałyby dla nas obecnie nieocenioną wartość. Mogłyby przywrócić nam Nowy Orlean⁴⁸.

Wiarę w siłę nowych pancerników podzielał też oczywiście Bulloch. Radził, by obrały kurs na wybrzeże Karoliny Północnej i zaskoczenia zaatakowały okręty US Navy prowadzące działania blokadowe. Wyraził też pewność, że „North Carolina” i „Mississippi” będą cechować się dobrą działalnością morską i manewrowością, jak na pancerniki. Obawiał się jednak, że z racji ich roz-



Marynarze i Royal Marines przy jednej z wież działowych na HMS „Scorpion” lub HMS „Wivern” pod koniec lat 60. XIX wieku. Wyraźnie widoczne pionowe płyty pancerza wielobocznej wieży oraz lufy działa kalibru 9 cali [Fot. National Museum of the Royal Navy, Portsmouth, Anglia]

miarów i panujących na tej rzece silnych prądów, nie będą się zbyt dobrze nadawały do użycia na Missisipi. Pomyśl skierowania taranowców na tę rzekę uważały za marnowanie ich potencjału i ograniczanie możliwości: *na tak ograniczonym akwenie znajdują się w dużym stopniu w sytuacji boksera z jedną ręką przywiązaną za plecami*. Nie był całkowicie przeciwny operacji na Missisipi, pod warunkiem, że nieprzyjacielskie pancerniki rzeczne zostaną zatrzymane przez działa Vicksburga i Port Hudson w górnym biegu rzeki, a jedynym przeciwnikiem taranowców będzie artyleria fortów Nowego Orleanu. Powodzenie takiej operacji upatrywał także we współdziałaniu z pancernikami CS Navy z Mobile oraz armią lądową. Prawdziwą okazję do zademonstrowania siły nowych okrętów upatrywał jednak w skierowaniu ich przeciwko dywizjom blokadowym. Pod względem rozinachu jego plan ich użycia nie odbiegał od koncepcji użycia CSS „Virginia”, jakie wyszły wcześniej spod pióra Mallory'ego. Krążąc wzdułż wybrzeża, pancerniki mogą całkowicie zapobiec na przyszłość permanentnemu i systematycznemu przerywaniu naszego handlu zagranicznego. Co do Waszyngtonu, to zdaniem Bullocha, gdyby nadal znajdował się w rękach wroga – co najwyraźniej, wobec sukcesów Armii Północnej Wirginii, nie wydawało mu się takie pewne – okręty pancerne powinny popłynąć w górę Potomaku, zniszczyć federalne transportowce i kanonierki, a następnie ostrzelić samo miasto. Podobny los spotkałby Portsmouth w stanie New Hampshire, miasto przeppełnione nienawiścią dla naszej sprawy i naszego kraju. Dalej Bulloch roztoczył przed Mallorym wizję dwóch pancernych taranowców wpływających do zatoki któregoś pięknego, październikowego poranka, po czym jeden zająć się miał niszczeniem stoczni marynarki wojennej, a z pokładu drugiego wysłano by parlamentariuszy do burmistrza z następującym żądaniem: (...)

jeśli powiedzmy 10 000 000 \$ w złocie lub 50 000 000 „zielonych” dolarów nie zostanie dostarczonych na pokład w ciągu trzech godzin, miasto zostanie zniszczone (...). Działania w rodzaju tych, które tu naprędce naszkicowalem, wyrządzłyby wielkie szkody nieprzyjacielowi, a oprócz tego wywarłyby wielkie wrażenie w Europie, a okręty zostałyby tym samym użyte w sposób pozwalający na pełne wykorzystanie ich potencjału (...). Do listy potencjalnych celów tego rodzaju operacji dopisał Bulloch także Filadelfię. Jakkolwiek postrzegać by można szansę powodzenia, nie sposób odmówić oryginalności tej brawurowej koncepcji *de facto* napadu rabunkowego (zakamuflowanego zapewne pod eufemistyczną nazwą ściągania kontrybucji) przeprowadzonego na wielką skalę i przy użyciu okrętów pancernych.⁴⁹

Wiara człowieka, który włożył tyle energii w ich skonstruowanie i próby wprowadzenia do służby, nie osłabła z czasem. W spisanych niemal dwadzieścia lat po wojnie wspomnieniach Bulloch przyznał wprawdzie, że pancerz „North Carolina” i „Mississippi” mógłby nie wytrzymać trafień pocisków z 15-calowych dział monitorów Unii, ale nadal był przekonany, że dzięki swojej szybkości, w walce na otwartym akwenie i możliwością manewru, taranowce nie miałyby problemu z pokonaniem każdego płynącego wówczas monitora. Echem koncepcji z czasu wojny było stwierdzenie, że po całkowitym przerwaniu blokady okręty te być może złożyłyby wówczas nieprzyjemną wizytę w Nowym Jorku i Bostonie. Należy zaznaczyć, że dobrego zdania o sile tych okrętów (względnie niskiej opinii o monitorach US Navy) był także kapitan S. Eardley-Wilmot z Royal Navy, który w opublikowanej w 1892 roku pracy poświęconej rozwojowi flot wojsk-

⁴⁶ ORN, Mallory, s. 595; Spencer, *The Confederate Navy...*, s. 115; ORN, Bulloch, ss. 709–710.

⁴⁷ ORN, Bulloch, s. 655.

⁴⁸ ORN, Mallory, s. 366, 407.

⁴⁹ ORN, Bulloch, ss. 455–457.

nnych w drugiej połowie XIX wieku wyraził opinię, że *gdyby pokonały one Atlantyk (...) działania morskie mogłyby potoczyć się inaczej. Umiejętnie dowodzone, szybko rozprawiłyby się z monitorami Północy, nad którymi znacznie górowały konstrukcja pod każdym względem*⁵⁰.

Okazję do oceny realnej wartości taranowców z Birkenhead miała przede wszystkim Royal Navy, która w wyniku opisanego wyżej splotu wydarzeń znalazła się w ich posiadaniu. Admiralicja formalnie przejęła okręty, określone znowu numerami stoczniowymi, 294 i 295, w sierpniu 1864 roku. Budowę ich ukończono dopiero w październiku 1865 roku, a więc już po wygaśnięciu konfliktu na kontynencie amerykańskim. Okręty, znane wcześniej pod dwiema kolejnymi nazwami, oznaczono jako „Scorpion” (wcześniej znany jako „El Tousson” i „North Carolina”) i „Wivern” (wcześniej „El Monassir” i „Mississippi”). Wprowadzono przy tym kilka modyfikacji względem oryginalnego projektu. Wyportność sięgnęła 2750 ton, a liczebność załogi wynosiła 153 oficerów i marynarzy. Jako ciekawostkę warto dodać, że był pierwszym okrętem, jaki zaopatrzono w maszty trójnożne⁵¹.

W kwestii uzbrojenia zrezygnowano z zamontowania dwóch pościgowych dział Whitwortha kaliber 5,5 cala, ale główne uzbrojenie pozostało takie, jak planowali Południowcy – 4 gwintowane, odprzodowe działa kalibru 9 cali. Kwestią, której autor nie zdołał rozstrzygnąć, jest model tych działa. W 1865 roku Brytyjczycy wprowadzili do uzbrojenia pancerników i baterii brzegowych 12-tonowe, gwintowane, odprzodowe działa 9-calowe Mk I (9-inch Rifled M. L. Gun, Mark I). Wyprodukowano 190 egzemplarzy tego modelu i prawdopodobnie zainstalowano go także w wieżach taranowców zamiast działa Blakelyego⁵².

Polepszono ochronę wież i zamiast płyt jednolitej grubości 5,5 cala, były one chronione płytami 10-calowymi od czoła i 5-calowymi na bokach i z tyłu. Płyty te zostały umieszczone, jak w pierwotnym projekcie, na 12-calowej warstwie drewna tekowego. Grubość płyt pancerza burtowego pozostała bez zmian – 4,5 cala na śródokręciu, 2 cala na dziobie i rufie, ale warstwa drewna tekowego miała grubość od 8 do 10 cali, zamiast 6 do 12⁵³.

⁵⁰ Bulloch, *The Secret Service...*, t. I, ss. 445–446; Eardley-Wilmot, S., *The Development of Navies During the Last Half-Century*, Seeley and Co. London, 1892, s. 124.

⁵¹ Conway's All The World's Fighting Ships..., s. 20.

⁵² ORN, Bulloch, s. 709; Sullivan, "Phantom Fleet...", s. 17; Owen, John Fletcher, *Treatise on the Construction and Manufacture of Ordnance in the British Service*, London, 1879, s. 276.

⁵³ Bulloch, *The Secret Service...*, t. I, s. 445. Conway's All The World's Fighting Ships..., s. 20; Reed, Edward J., *Our Iron-Clad Ships; Their Qualities, Performance and Costs*, John Murray, London, 1869, s. 32.

HMS „Scorpion” okazał się nieco szybszy od swojego bliźniaka, osiągał bowiem 10,5 węzła, w porównaniu z 10 węzłami HMS „Wivern”. Co do działalności morskiej, to niepochlebną opinię o „Wivern” wystawił w raporcie z 1866 roku admirał Yelverton. Również konstruktor okrętowy Edward J. Reed napisał o tej jednostce, podając ją jako przykład okrętu wieżowego, który pomimo niskiej (około 4 stopy) wolnej burty, cechował się brakiem stabilności, osiągając w jednym przypadku przechył rzędu 27 stopni⁵⁴.

Podstawowym zarzutem, jaki stawiano tym okrętom już w kilka lat po ich wejściu do służby, było przede wszystkim słabe opancerzenie. W zestawieniu grubości opancerzenia okrętów Royal Navy, zamieszczonym w swojej książce z 1869 roku, Reed określił je jako najslabsze okręty pancerne floty brytyjskiej. Autor pewnego opracowania poświeconego marynarkom wojennym z 1876 roku uważały, że powinny zostać natychmiast skreślone z listy floty, podobnie jak szereg innych „starych” pancerników ze zbyt słabym opancerzeniem. Dwanaście lat później, w kolejnej swojej publikacji Reed zaliczył je do *nieistotnych, małych jednostek* i pominął nawet w zestawieniu okrętów pancernych ze słabym pancerzem⁵⁵.

Wobec tych zastrzeżeń, obie jednostki spędzły swą długą służbę w większości w drugorzędnych rolach i na dalekich posterunkach Imperium Brytyjskiego. „Scorpion” w latach 1869–1899 stacjonował na Bermudach; zatopiony jako okręt-cel w 1901 roku, podniesiono go w 1902 i sprzedano na złom. Po okresie службы wartowniczej w portach Wysp Brytyjskich „Wivern” został skierowany do Hongkongu; w 1896 stacjonował tam jako okręt strażniczy. Sprzedany na złom w 1903, zatonął w drodze do Bostonu⁵⁶.

Dzieje budowy i prób pozyskania tych dwóch okrętów pancernych, na których nigdy nie podniesiono konfederackiej bandery wojennej i które nigdy nie miały okazji walczyć pod wybranymi dla nich nazwami za sprawę Południa, były niewątpliwie dużo ciekawsze od ich późniejszej służby we flocie brytyjskiej. Gwałtowny rozwój budownictwa okrętowego sprawił, że w Royal Navy stosunkowo szybko uznano je za przestarzałe i oddelegowano do drugoplanowych zadań. W latach wojny secesyjnej cechowała je jednak nowator-

⁵⁴ Reed, *Our Iron-Clad Ships...*, s. 96, 128, 138.

⁵⁵ Reed, *Our Iron-Clad Ships...*, s. 32; Paget, John C., *Naval Powers and Their Policy*, Longmans & Co., London, 1876, s. 38; Reed, Edward J.; Simpson, Edward, *Modern Ships of War*, New York, Harper & Brothers, 1888, s. 47.

⁵⁶ Steevens, G. W., *Naval policy with some account of the warships of the principal powers*, Methuen & Co., London, 1896, s. 240; Conway's All The World's Fighting Ships..., s. 20.

skość konstrukcji i duży potencjał bojowy, a dzieje prób ich pozyskania należą do najciekawszych fragmentów krótkiej, acz burzliwej historii marynarki wojennej Stanów Skonfederowanych.

Źródła ilustracji:

National Museum of the Royal Navy, Portsmouth, Anglia (autor pragnie w tym miejscu podziękować kuratorowi zbiorów fotograficznych tegoż muzeum, Stephenowi Courtneyowi, za wyrażenie zgody na wykorzystanie fotografii wieży i członków załogi jednego z opisywanych okrętów)

A Treatise on Ordnance and Armor
Frank Leslie's Illustrated History of the Civil War
Harper's Weekly
Punch

BIBLIOGRAFIA

ZRÓDŁA

1. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion*, Washington, 1894–1922.
2. Bulloch, James D., *The Secret Service of the Confederate States in Europe*, G. P. Putnam's Sons, New York, 1884 (2 tomy).
3. *Correspondence between Her Majesty's Government and Laird Brothers respecting the Iron-Clad Vessels build at Birkenhead, 1863–1864*, Vacher & Sons, Westminster, bdw.
4. *Correspondence Respecting the Iron-Clad Vessels Building at Birkenhead*, London, Harrison and Sons, 1864.
5. Holley, Alexander L., *A Treatise on Ordnance and Armor*, D. Van Nostrand, New York, 1865.
6. *Naval War Records. Officers in the Confederate States Navy, 1861–1865*, Office Naval War Records, Naval Department, Washington, 1898.
7. Owen, John Fletcher, *Treatise on the Construction and Manufacture of Ordnance in the British Service*, London, 1879.
8. Reed, E. J., *Our Iron-Clad Ships; Their Qualities, Performance and Costs*, John Murray, London, 1869.

OPRACOWANIA

1. Adams, Ephraim Douglass, *Great Britain and the American Civil War*, Echo Library, Teddington, 2006.
2. Conway's All the World's Fighting Ships 1860–1905, Conway Maritime Press, London, 1979.
3. Eardley-Wilmot, S., *The Development of Navies During the Last Half-Century*, Seeley and Co. London, 1892.
4. Gardiner, Robert (red.): *Steam, Steel & Shellfire. The Steam Warship*, Conway Maritime Press, London 1992.
5. Gibbs, Frederick T. M., *Royal Navy and Foreign Navies*, Waterlow Bros. & Layton, London, 1896.
6. Merli, Frank J., *Great Britain and the Confederate Navy, 1861–1865*, Indiana University Press, Bloomington, 2004.
7. Paget, John C., *Naval Powers and Their Policy*, Longmans & Co., London, 1876.
8. Reed, Edward J.; Simpson, Edward, *Modern Ships of War*, New York, Harper & Brothers, 1888.
9. Roberts, William H.: *Now for the Contest. Coastal & Oceanic Operations in the Civil War*, University of Nebraska Press, Lincoln and London 2005.
10. Sharf, J. Thomas: *History of the Confederate States Navy*, Joseph McDonough, Albany, 1894.
11. Silverston, Paul H.: *Civil War Navies, 1855–1883*, Routledge, New York 2006.
12. Spencer, Warren F., *The Confederate Navy in Europe*, University of „Alabama“ Press, 1983.
13. Steevens, G. W., *Naval policy with some account of the warships of the principal powers*, Methuen & Co., London, 1896.
14. Sullivan, David M., „Phantom Fleet: The Confederacy Unclaimed European-built Warships“, *Warship International*, XXIV/1 (1987).

ARA „Uruguay”

– weteran z Buenos Aires



ARA „Uruguay” w Puerto Madero. Okręt zacumowany jest w reprezentacyjnej dzielnicy stolicy Argentyny [fot. K. Kubiak]

W argentyńskiej stolicy przy reprezentacyjnym nabrzeżu zwanym Puerto Madero, stanowiącym przepiękny przykład rewitalizacji starej dzielnicy portowej (ale to już temat na zupełnie inną opowieść), zacumowano w charakterze okrętu-muzeum jednostkę noszącą nazwę „Uruguay”. W toku swojej długiej historii była ona klasyfikowana jako korweta, kanonierka, okręt szkolny i antarktyczna jednostka badawcza. Poniższy tekst stanowi syntezę jej losów.

KRZYSZTOF KUBIAK

W trakcie urzędowania siódmego prezydenta Dominga Faustina Sarmiento (1868–1874) Argentyna zakończyła, tocząc wspólnie z Brazylią i Urugwajem, wyczerpującą wojnę z Paragwajem (1864–1870), a następnie uwiklała się w rywalizację z Chile o terytoria położone w Patagonii, w tym o dostęp i kontrolę nad Cieśniną Magellana. Obie sytuacje wykazały olbrzymią przydatność floty jako instrumentu uprawiania polityki w niestabilnej rzeczywistości Południowej Ameryki. W związku z powyższym prezydent zainicjował zakrojony na stosunkowo szeroką skalę program zbrojeń morskich. W stoczniach brytyjskich zamówiono dwa monitory („Los Andes” i „El Plata”) cztery kanonierki („Constitución”, „Bermejo”, „República” i „Pilcomayo”) oraz dwie kor-

wety, a właściwie kanonierki z dodatkowym napędem żaglowym („Uruguay” i „Parana”). Spośród nich do chwili obecnej przetrwał jedynie „Uruguay”.

„Uruguay” zamówiony został w 1872 roku w brytyjskiej stoczni Laird Brothers z Birkenhead. Okręt zwodowano 6 marca 1874 roku, zaś do służby wcielono 5 lipca tego samego roku. Miał on wówczas 550 ton wyporności pełnej, przy długości kadłuba 46,36 m (długość całkowita 51,76 m), szerokości 7,63 m i zanurzeniu 3,50 m. Jednostka napędzana była maszyną parową potrójnego rozprężania o mocy 475 KM pracującą na jedną śrubę oraz ożaglowana była w typie trzymasztowego barku. Prędkość maksymalna „pod parą” wynosiła 11 węzłów, prędkość ekonomiczna 6 węzłów. Pierwotne uzbrojenie składało się z czterech 7-calowych (177,8 mm) armat systemu Vavasseura (Josiah Vavasseur był dyrektorem technicznym koncernu Armstrong). Armaty z maską

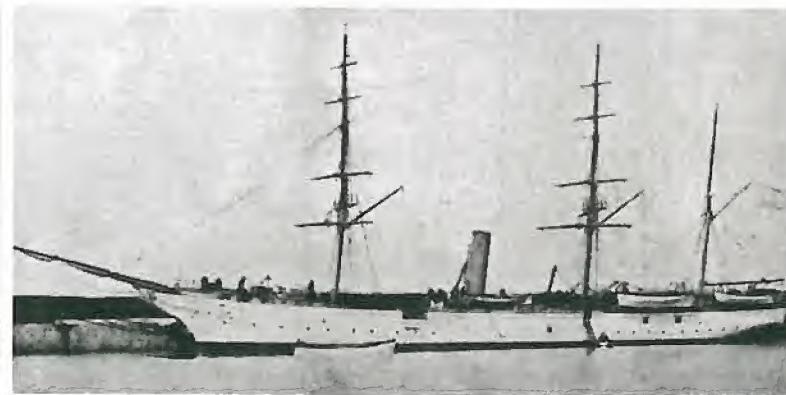
posadowiono na dziobie, rufie i obu burtach. Były one osadzone na szynowych prowadnicach zapewniających sektor ostrzału około 220 stopni. W 1880 roku okręt przebrojono w pojedynczą 150 mm armatę Armstronga i dwie 90 mm armaty tego samego producenta, zaś w 1893 w dwie armaty 120 mm i dwie 66 mm (również Armstronga).

Okręt przybył do kraju w czasie tak zwanej rewolty Bartolome Mitre, który usiłował nie dopuścić do objęcia urzędu prezydenta przez Nicolasa Avellanedę, popieranego przez odchodzącego prezydenta Sarmiento. Siły federalne szybko stłumiły jednak bunt, choć nowo przybyły okręt zdążył jeszcze wziąć udział w blokowaniu pozycji rebeliantów.

W roku 1877, w następstwie tak zwanego „buntu w płaszczach” (określano tak wydarzenie miało miejsce w Zárate 1 czerwca 1876 roku – podchorążowie Akademii Marynarki Wojennej w czasie



Okręt w toku służby przechodził liczne przebudowy. Na zdjęciu jako jednostka hydrograficzna [fot. Marynarka Wojenna Argentyny]



„Uruguay” jako antarktyczna jednostka badawcza [fot. Marynarka Wojenna Argentyny]

przenikliwego zimowego wiatru zbiorowo odmówili wykonania rozkazu zdjęcia płaszczy wydanego przez porucznika Atilia Barilari, ciąg zdarzeń zapoczątkowanych przez ten epizod doprowadził finalnie do zamknięcia „starej” Akademii i utworzenia nowej wojskowej szkoły morskiej, w której znalazło się jednak tylko 21 z 44 buntowników) kanonierkę, której zdolność bojowa była już znikoma, przekształcono w okręt szkolny. W 1879 roku miała na jej pokładzie miejsce pierwsza promocja oficerska.

Zanim jednak do tego doszło, okręt w roku 1878 wszedł wraz z monitorem „Los Andes” i kanonierką „Constitución” w ekspedycji na południe od ujścia rzeki Santa Cruz (uchodzi ona deltą do Atlantyku około 600 km na północ od przylądka Horn), prowadzonej przez komodora Luisa Py. Jej celem było zamanifestowanie suwerenności argentyńskiej w stosunku do obszarów Patagonii, do których roszczenia wysuwało również Chile.

W 1884 roku rozpoczął się nowy etap w karierze ARA „Uruguay” – jednostka zaczęła występować w charakterze antarktycznego okrętu badawczo transportowego. Na jego pokładzie przebywali wówczas zagraniczni uczeni, którzy dokonywali obserwacji rzadkiego zjawiska astronomicznego – planeta Wenus znajdowała się bezpośrednio między Ziemią a Słońcem i przechodziła przez tarczę naszej gwiazdy dziennej.

Na Międzynarodowych Kongresach Geograficznych w Londynie w roku 1895 i Berlinie w roku 1899 ustalono, że aby zdobyć biegun południowy potrzeba współpracy międzynarodowej. W roku 1900 do wysiłku tego postanowiła się włączyć Argentyna, która początkowo mogła jednak tylko przyglądać się wyprawom Roberta Scotta, Ericha von Drygalskiego i Otto Gustafa Nordenskjölda, choć do ostatniej przyłączył się argentyński oficer porucznik José Sobral. Spędził on dwa lata na Snow Hill Island¹ (stając się tym samym

pierwszym Argentyńczykiem, który zimował w Antarktyce). Kiedy wyprawa Nordenskjölda znalazła się w kłopotach i po zatonięciu w lodach statku „Antarctic” wylądowała na wyspie Paulet², Argentyna

zdecydowała się wysłać ekspedycję ratunkową. Misję tę otrzymał „Uruguay”.

Plany owego przedsięwzięcia przygotował komodor Atilio S. Barilari kierujący Arsenal de Marina de Dársena Norte, wspierany przez inżynierów Gustavo Sunblada Rosetiego i Jacinto Z. Caminosa. „Uruguay” został wprowadzony do suchego doku, gdzie oczyszczono kadłub. Najwię-

² Paulet Island – wyspa o średnicy około 1,6 km leżąca 4,8 km od wyspy Dundee u północnego krańca Półwyspu Antarktycznego.



ARA „Uruguay” od rufy [fot. K. Kubiak]

¹ Snow Hill Island – wyspa prawie całkowicie pokryta czapką lodową o długości około 32 km i szerokości 9,7 km położona w wschodnich wybrzeżach Półwyspu Antarktycznego, oddzielona od wyspy Jamesa Rossa Cieśniną Admiralicji. Wchodzi w skład archipelagu Ziemia Grahama.



Pokładówka rufowa i sterówka [fot. K. Kubiak]

szą zmianą było jednak zastąpienie wertykalnej maszyny parowej potrójnego rozprężania znacznie mniejszą, zdemontowaną z wraku torpedowca „Santa Fe”, który w kwietniu 1897 roku zatonął w sztormie w rejonie La Laja w Colonia del Sacramento (ujście La Platy). Instalacja mniejszej maszyny parowej indykującej jednak większą moc (zasilaną nie węglem, lecz mazutem) umożliwiła zabudowanie większych zbiorników paliwa, wody oraz magazynów prowiantu, a także podniesienie standardu pomieszczeń załogowych. Zabudowano ponadto sterówkę i wykonano szereg innych prac dostosowujących jednostkę do żeglugi w warunkach antarktycznych. Co istotne, w nowej konfiguracji, dla zaoszczędzenia paliwa, zasadniczym pędnikiem miały być żagle. Dowództwo okrętu objął, specjalnie ściągnięty z ambasady w Londynie, gdzie był attaché morskim, kapitan marynarki Julian Irizar, jego zastępcą był porucznik marynarki Ricardo Hermelo, za mechanizmy napędowe odpowiadał porucznik inżynier Juan Lopez de Bertodano, funkcję lekarza okrętowego objął José Gorrochategui. Na specjalną prośbę rządu Chile w skład załogi włączono pochodzącego z tego państwa porucznika marynarki Alberto Chandler Boonen. Prócz



Kompass magnetyczny i telegraf maszynowy na zapasowym stanowisku dowodzenia [fot. K. Kubiak]



Śródokręcia ARA „Uruguay”. Dobrze widoczna podstawa komina, nawiewniki i zejściówka prowadząca do maszynowni [fot. K. Kubiak]



Mesa ARA „Uruguay” [fot. K. Kubiak]

Koła sterowe w rufowej pokładówce [fot. K. Kubiak]



wymienionych załogę tworzyło 22 młodszych oficerów, podoficerów i marynarzy.

„Uruguay” wyszedł z Buenos Aires 8 października 1903 roku. Okręt zdąział przedstać się do szwedzkiej ekspedycji, przyjął jej członków na pokład i 22 listopada wszedł z nimi do Santa Cruz w Patagonii. 3 grudnia 1903 roku jednostka zawiązała do Buenos Aires, gdzie zgłoszono jej entuzjastyczne przyjęcie.

W następnych latach „Uruguay” uczestniczył w działaniach ukierunkowanych na wsparcie Trzeciej Francuskiej Ekspedycji Antarktycznej (1904-1907, Ziemia Grahama) prowadzonej przez Jean-Baptiste'a Charcota, występował jako jednostka hydrograficzna prowadząca pomiary i badania w Cieśninie Drake'a wokół przylądka Horn, zaopatrywał bazę antarktyczną na Orkadach Południowych (zwanych w Argentynie Orkadasami Argentyńskimi), prezentował banderę na Georgii Południowej (czyli według oficjalnej nomenklatury argentyńskiej Isla San Pedro). Z uwagi na zużycie podstawowych mechanizmów „Uruguay” wycofany został ze służby w roku 1926. Jednostki nie złomowano jednak. Ale przekształcono w pływający magazyn amunicji. Z owego stanu „śmierci klinicznej” wydobyła jednostkę decyzja rządu z 1954 roku, na podstawie której okręt poddano remontowi i dwa lata później zakotwiczono w obrębie Akademii Marynarki Wojennej z zamiarem przekształcenia w muzeum. Proces ten nie był jednak krótki i dopiero w 1967 roku, jako Muzeum Morza i Nawigacji, „Uruguay” zacumował na miejscu postojowym nr 3 w Puerto Madero w bezpośredniej bliskości fregaty szkolnej (i obecnie kolejnego pływającego muzeum- „Presidente Sarmiento”). Jest on najstarszym okrętem zachowanym w Ameryce Południowej. Co ważne, mimo statusu muzeum, „Uruguay” obsadzony jest przez personel marynarki wojennej (Armada de la República Argentina), w następstwie czego przysługuje mu prawo podnoszenia bandery wojennej.

Warto też zauważyć, że nazwę „Corbeta Uruguay” nosiła argentyńska placówka założona w 1976 roku bez wiedzy i aprobaty Brytyjczyków na wyspie Southern Thule, leżącym w archipelagu Sandwich Południowy³. Została ona zlikwidowana po wojnie falklandzkiej – 20 czerwca 1982 roku mieszany cywilno-wojskowy argentyński personel poddał się Brytyjczykom (grupa okrętów w składzie fregata „Yarmouth”, okręt patrolowy – uzbrojony lodołamacz „Endurance”, zbiornikowiec „Olwen” i holownik „Salvageman”). □

³ Wyspy Sandwich Południowy to archipelag jedenastu bezludnych wysp na południowym Atlantyku. Podczas wojny falklandzkiej wchodził w skład dependencji Falklandów. Obecnie stanowi część zamorskiego terytorium Georgia Południowej i Sandwich Południowy. Wyspy mają powierzchnię 336 km².

Japońskie okręty zdobywcze

Japoński pancernik „Chin-Yen”
były chiński „Chen Yuan” zdobyty
przez Japończyków w 1895 roku



MICHał GLOCK

Znakomita większość osób interesujących się historią marynarki wojennej Japonii zatrzymuje się na latach II wojny światowej, gdy Imperium Wschodzącego Słońca zdawało się odnosić największe sukcesy. Tymczasem, patrząc z perspektywy 50 lat poprzedzających Pearl Harbor, działania wojenne 1941-1945 to tak naprawdę upadek i katastrofa, z jaką Japonia nie miała wcześniej do czynienia.

Miarą sukcesów niech będzie porównanie, o ile flota japońska rozrastała po każdej zwycięskiej kampanii (chodzi o okręty zdobywcze).

Wojna z Chinami 1894-1895 to preludium do późniejszej mocarstwowej pozycji Japonii. Niewątpliwe sukcesy w działaniach na lądzie (w Korei) byłyby niemożliwe bez błyskotliwego zwycięstwa jakie odniesiono nad silniejszą (choć dużo gorzej dowodzoną) flotą chińską (właściwie Flotą Peiyang¹). Japończycy przystępując do bitwy u ujścia Yalu 17 września 1894 roku, w składzie swojej floty mieli tylko jeden (!) mały i raczej przestarzały pancernik kazamatowy „Fuso” (pomniejszona i przez to tańsza wersja angielskiego pancernika „Iron Duke”). Oprócz tego w składzie floty wiceadm. Ito płynęły w większości pancerno-pokładowe krążowniki, w tym trzy typu Itsukushima, gdzie oprócz szybkostrzelnych działa artylerii średniej kal. 120 mm była również armata kal. 320 mm, która miała jednym celnym strzałem obezwładnić przeciwnika. Okręty tego typu to wymyśl Francuzów, którzy przez cały XIX

wiek w mniejszym lub większym stopniu wymyślali różne sposoby, jak zniwelować ilościową (a także jakościową) przewagę Anglików. Jednym z pomysłów miał być właśnie krążownik uzbrojony w jedną potężną armatę, który teoretycznie miał uderzyć w silniejszego przeciwnika i w razie czego szybko uciekać.

Naturalnie bitwa dosyć wyraźnie obnażyła wszystkie błędy popełnione przy budowie tego typu okrętów. Samo działa było zbyt duże, jak na okręt mający wyporność trochę ponad 4000 ton, toteż nie dziwota, że lekka laweta, na jakiej je osadzono, nie wytrzymywała siły odrzutu i zwyczajnie ulegała awariom (część konstrukcji się odkształcała). Poza tym pokład pancerny grubości 30–51 mm położony był zbyt wysoko i stanowił iluzoryczną ochronę. Tymczasem Chińczycy do działań wojennych wykorzystywali dwa pancerniki z prawdziwego zdarzenia „Ting Yuan” i „Chen Yuan”. Były to okręty zbudowane w szwedzkiem Vulcanie na wzór niemieckich pancerników typu Sachsen. Naturalnie oryginalny projekt mocno przerobiono, tak aby odpowiadała stronie chińskiej. Między innymi działa kal. 305 umieszczono w barbetach, a obsługa przed odłamkami zabezpieczona była cienkimi płytami. Zrezygnowano z dziwacznego układu 4 piszczałkowatych kominów na rzecz dwóch szerokich. Zastosowano nowsze kotły oraz zmieniono podział wewnętrzny kadłuba.

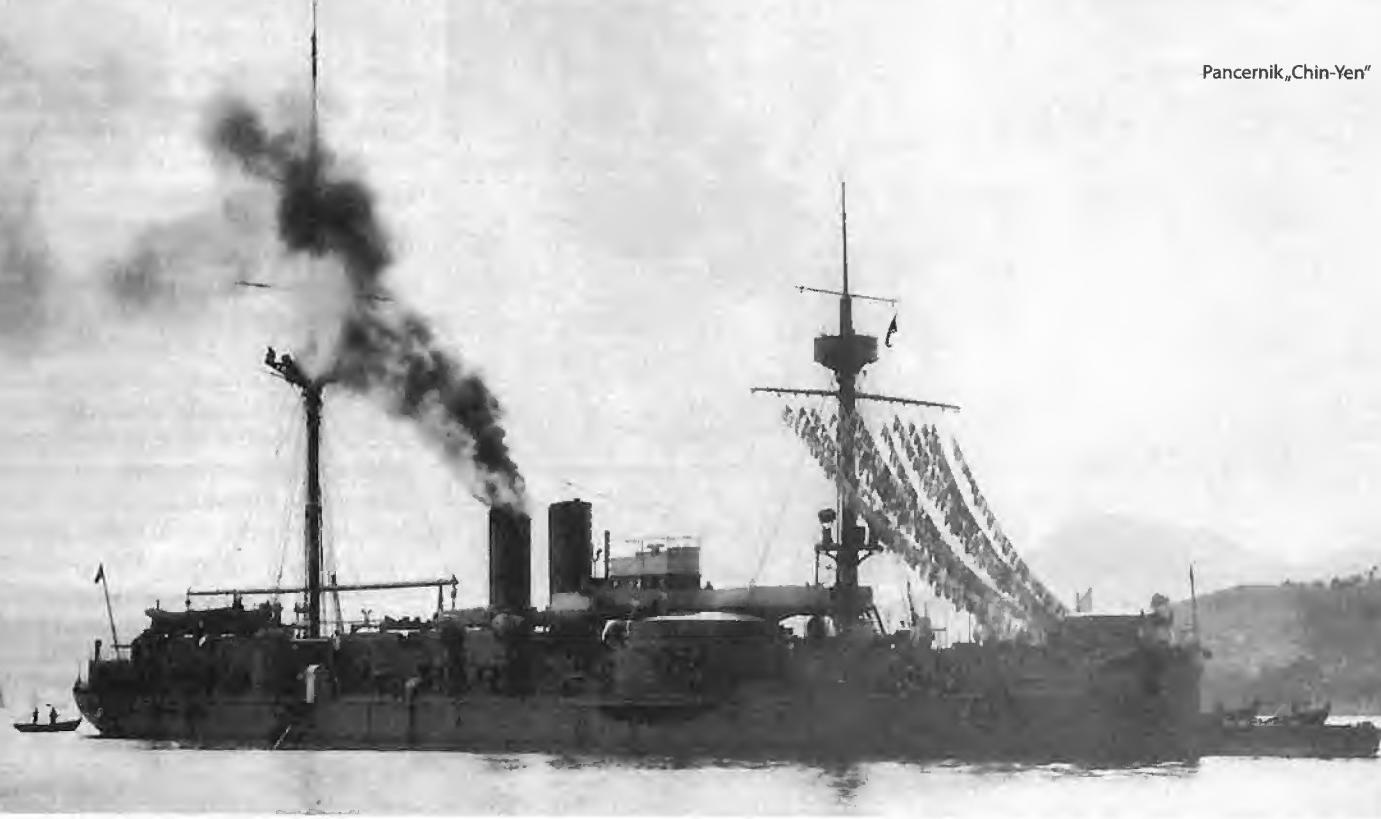
W czasie bitwy u ujścia rzeki Jalu (Yalu) oba pancerniki, na których spoczywał główny ciężar walki, nie były poważniej uszkodzone. Japońskie pociski z działa kal. 120–152 mm były niegroźne dla dobrze opancerzonych kadłubów (na śródokręciu opancerzenie sięgało 356 mm). Dopiero pod

sam koniec działań wojennych „Ting Yuan” padł ofiarą japońskich torpedowców, które zaatakowały chińską bazę w Weihaiwei nocą 4/5 lutego 1895. Wrak leżał relatywnie płytko i po kapitulacji poddano go oględzinom.

Stwierdzono, że przeprowadzenie remontu nie jest możliwe, gdyż już w czasie rozmów kapitulacyjnych w jego maszynowni zdetonowaną ładunki wybuchowe i zniszczono całe śródokręcie. Tymczasem po podpisaniu pokoju Japonia zyskała nie tylko horrendalną jak na tamte czasy kontrybucję 30 mln funtów szterlingów (230 mln taeli), wyspy takie jak Peskadory czy Tajwan i koncesje w Korei, ale także zdobyła wiele chińskich okrętów (były wśród nich pancernik, pancernik obrony wybrzeża, krążownik pancernopokładowy, 7 kanonierek, w tym jedna torpedowa, i kilka torpedowców).

Największy był oczywiście zdobyty w Weihaiwei 17 lutego 1895 (w niektórych publikacjach pojawia się data 12 lutego) „Chen Yuan”, który stał się pierwszym japońskim pancernikiem z prawdziwego zdarzenia (służył tam pod nazwą „Chin Yen”). Aktywnie wykorzystywany był jeszcze w czasie wojny z Rosją (w składzie sił eskortujących skupionych w V Dywizjonie III Eskadry). Kolejne okręty tej klasy dołączyły do niego dopiero 2 lata później, gdy w angielskich stoczniach ukończono „Fujii” i „Yashimę” zamówione specjalnie na okoliczność wojny z Chinami (specjalny program zatwierdzający budowę został przyjęty przez parlament jeszcze w 1892 roku). Dzięki chińskim pieniadzom w stoczniach angielskich na japońskie zamówienie do wybuchu wojny z Rosją w 1904 roku ukończono jeszcze 4 pancerniki, z których ostatni – „Mikasa” wszedł do służby w marcu 1902 roku. Oczywiście

¹ Wg obecnie obowiązującej transkrypcji Beiyang



obok pancerników ukończono 6 kolejnych krążowników pancernych niezbędnych jako tzw. szybkie skrzydło floty (wcześniej rolę tę spełniały krążowniki pancernopokładowe typu Itsukushima).

Po flocie chińskiej Japończycy otrzymali także mały pancernik obrony wybrzeża „Ping Yuan”, krążownik pancernopokładowy „Chi Yuan”, 4 torpedowce służące jeszcze kolejnych 10 lat oraz szereg innych okrętów o symbolicznej wartości bojowej, których nie wcielono nawet do marynarki wojennej. Pancernik obrony wybrzeża pod japońską banderą służył kolejnych 9 lat jako „Hai Yen”, tyle samo co krążownik przemianowany na „Sai Yen”. Oba utraccono w czasie wojny z Rosją na minach

w odstępach niecałych dwóch miesięcy (pierwszy został utracony 18 września, drugi 30 listopada 1904 roku).

Tak więc flota japońska dzięki Chińczykom zyskała swój pierwszy prawdziwy pancernik, okręt obrony wybrzeża i krążownik pancernopokładowy.

Okręty nie były jakoś szczególnie przebudowywane pod japońską banderą. Ograniczono się do wymiany działa na nowsze oraz zmieniono ornamentykę – w miejsce smoków pojawiły się chryzantemy.

Japonia po raz kolejny w Chinach pojawiała się przy okazji powstania bokserów. Tym razem nic nie zyskała, gdyż zdobyte w Taku (Dagu) 4 nowiutkie torpedowce (budowy elbląskiego Schichau) zostały po-

dzielone między Wielką Brytanię, Francję, Rosję i Niemcy.

Wojna z Rosją z lat 1904-1905, która rozegrała się mniej więcej na tym samym akwenie co wojna z Chinami, prowadzona była z dużo większym rozmachem. W jej toku Japończycy ponieśli znacznie większe straty, ale i zyski były dużo większe.

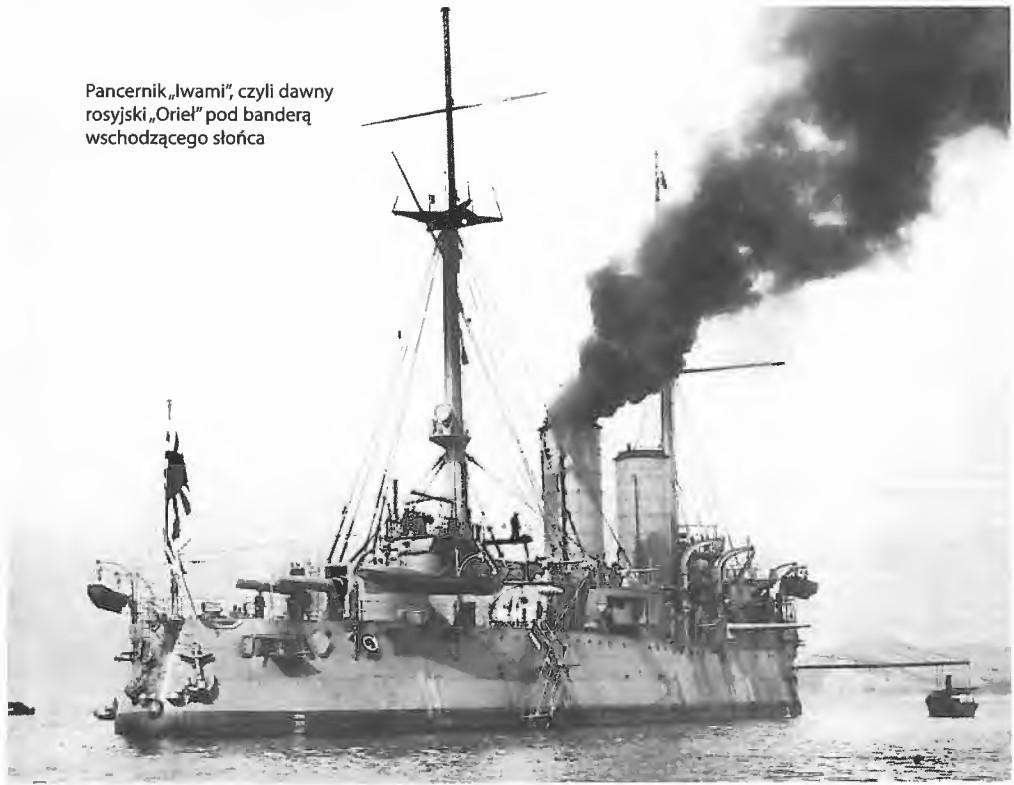
Tak naprawdę konflikt rosyjsko-japoński uwidocznił się po zakończeniu wojny z Chinami, gdy Rosjanie wymusili na Japończykach rezygnację z Port Artura².

² Rosjanie potrzebowali bazy na Dalekim Wschodzie, która nie będzie zamierała w zimie (port we Władywostoku zamierał na co najmniej 3 miesiące). Do wyboru mógł być któryś z portów koreańskich lub właśnie chiński Port Artur.

Pancernik rosyjski „Orięt” tuż po bitwie pod Cuszimą z widocznymi śladami po licznych trafieniach japońskimi pociskami



Pancernik „Iwami”, czyli dawny rosyjski „Oriel” pod banderą wschodzącego słońca



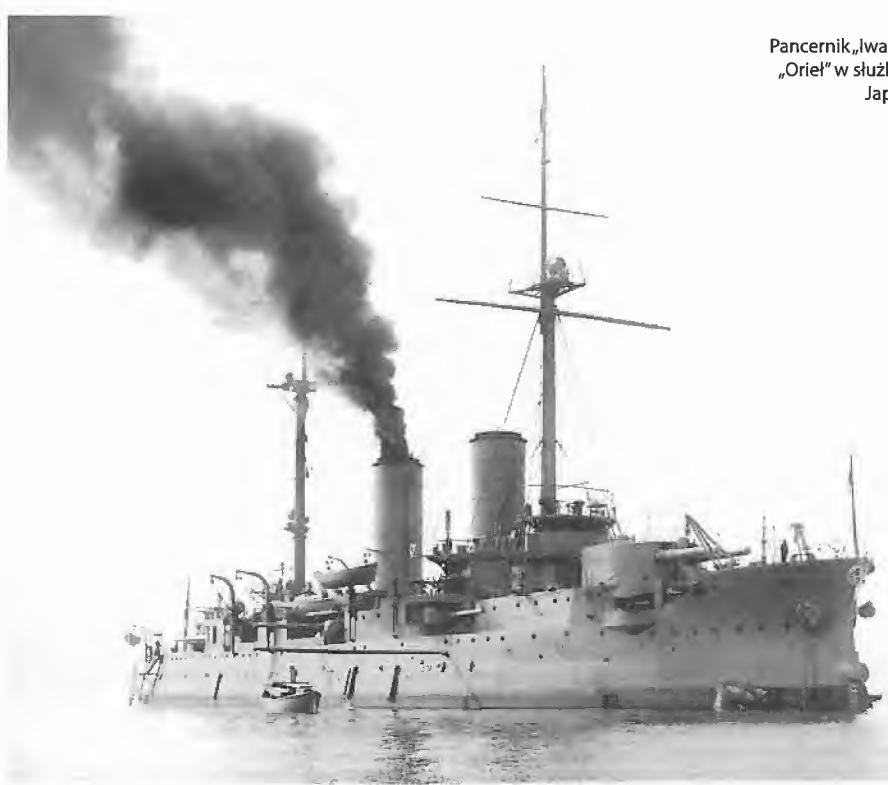
Z różnym nasileniem tlił się on przez kolejne lata i w końcu na początku 1904 roku Japonia bez wypowiedzenia wojny zaatakowała rosyjskie okręty na redzie Port Artura.

Flota Rosyjska na Dalekim Wschodzie w zasadzie równoważyła siły japońskie, mając na początku 1904 roku 7 pancerników i 4 krążowniki pancerne (o mniejszych okrętach nie wspominając) oraz bardzo duże zdolności mobilizacyjne. Na Bałtykukończono w tym czasie budowę 5 nowych pancerników typu Borodino, a oprócz tego bazowały tam starsze jednostki (łącznie 5 kolejnych pancerników, 3 pancerniki obrony wybrzeża,

4 krążowniki pancerne). Wiele z nich służyło wcześniej na Dalekim Wschodzie i do metropolii wróciło, aby przejść remonty i modernizację (wymiana armat na nowsze wzory). Na Morzu Czarnym także istniały rezerwy, które w razie wojny mogły być wykorzystywane (były tam między innymi 3 nowoczesne pancerniki i 5 starszych). Do Port Artura planowano na przykład przebazować najnowszego „Potiomkina”.

Co ciekawe, aby nie drażnić Anglików, Rosjanie w tym czasie nie zdecydowali się na utworzenie związku operacyjnego pod nazwą Flota Oceanu Spokojnego (choć kilkakrotnie zwracano się z tym postu-

Pancernik „Iwami”, czyli były „Oriel” w służbie Cesarskiej Japońskiej Floty



latem do cara). Prawie wszystkie³ okręty bazujące we Władywostoku i Port Arturze formalnie należały do Floty Bałtyckiej i tylko tymczasowo wchodziły w skład Eskadry Oceanu Spokojnego.

Przebieg wojny jest znany dzięki opracowaniu Piotra Olendera⁴. Dość powiedzieć, że w toku działań Japończycy postradali na minach 2 pancerniki – „Yashima” i „Hatsuse” (czyli 1/3 okrętów tej klasy)⁵, natomiast Rosjanie w zasadzie postradali wszystkie swoje okręty tej klasy skierowane na Daleki Wschód, przy czym większość z nich stała się zdobyczą wojenną i do 1908 roku została wcielona do japońskiej służby.

Bezpowrotnie straty to zatopiony na minach pod Port Arturem „Pietropawłowsk” (z wiceadm. Makarowem na pokładzie) i „Sewastopol”, który jako ostatni z I Eskadry został zatopiony w czasie ataków japońskich torpedowców (w Zatoce Białego Wilka). Ponadto internowano w niemieckim Tsingtao (Qingdao) po bitwie na Morzu Żółtym pancernik „Cesarewicz” (był to jedyny pancernik rosyjski, który po wojnie wrócił do Rosji). Z II Eskadry zatopiono wszystkie pancerniki z wyjątkiem „Orla”, „Impieratora Nikołaja I” i dwóch pancerników obrony wybrzeża („Generała-Admirała Apraskina” i „Admirała Sieniawina”).

Niewątpliwie najcenniejszym okrętem zdobytym na Rosjanach okazał się nowiutki „Oriel”. Był to jedyny okręt typu Borodino jaki przetrwał bitwę i poddał się jako część zespołu kontradm. Niebogatowa. Do dziś trwają spory, czy aby Niebogatow nie poddał się za szybko i czy „Oriel” był rzeczywiście w takim stanie, że nie mógł kontynuować walki. W każdym razie spuszczono z flagstoków rosyjskie bandery i o znak poddania wywieszono japońskie.

Pancernik był mocno podziurawiony, lecz był w na tyle dobrym stanie, że wraz z innymi okrętami uczestniczył w paradzie morskiej urządzonej na cześć zwycięstwa w wojnie z Rosją. Ponadto na pokład najnowszego pancernika wpuszczono angielskich doradców, którzy dokładnie przyjrzeli się rosyjskiej jednostce.

Prace naprawcze rozpoczęto niemal natychmiast. Nie tylko odtworzono jego potencjał, ale także poddano go modernizacji.

„Iwami” – bo taka była nowa nazwa – został dostosowany do standardów najnowszych japońskich pancerników – semidrednotów tj. otrzymał drugi kaliber artylerii głównej. Obok 4 armat kal. 305 mm systemu Armstronga pancernik zamiast wież

³ W skład Flotylli Sybirskiej wchodziły tylko kanonierki i kilka torpedowców. Wszystkie one bazowały we Władywostoku, a ich zadania ograniczały się do misji o charakterze policyjnym (łapanie kłusowników, ochrona granic itp.) lub hydrograficznym.

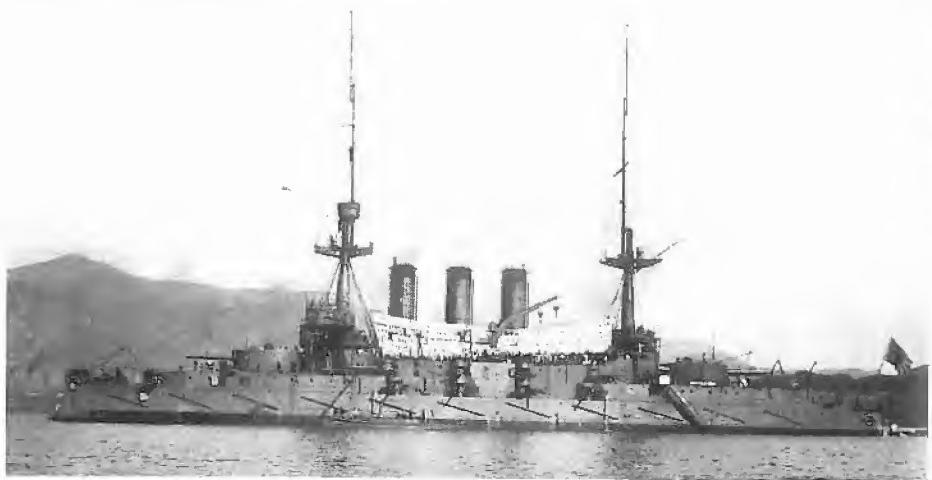
⁴ Olender P. *Wojna rosyjsko-japońska 1904–1905. Działania na Morzu*, Kraków 2010.

⁵ Oba wpadły na miny jednego stawiacza min – „Amura”, co czyni ten okręt najskuteczniejszą rosyjską jednostką pływającą tej wojny.

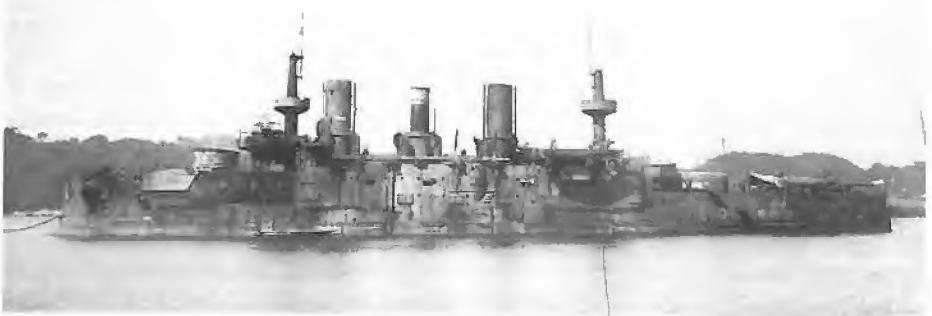
artylerii kal. 152 mm otrzymał 6 pojedynczych dział kal. 203 mm (działła nie znajdowały się w wieżach tylko w standardowych stanowiskach pokładowych z maską chroniącą obsługę). Poprawiona została stateczność (zdjęto część nadbudówek, skrócono kominy i wysokie nadburcia). „Iwami” był jednym najdłużej wykorzystywanych pancerników eksrosyjskich, gdyż żywot zakończył w piecach hutniczych po podpisaniu postanowień konferencji waszyngtońskiej w 1922 roku. Paradoksalnie modernizacja „Iwami” była impulsem, który natchnął Rosjan do przygotowania modernizacji bliźniaczej „Sławy”. Pancernik ten chciało tak samo odciążyć przez skrócenie nadbudówek i kominów, a w miejsce działa kal. 152 mm w wieżach (6) chciało na pokładzie między kominami umieścić wieże z działami kal. 203 mm. W pierwszym z wariantów zaprezentowanych w 1909 roku „Sława” miała otrzymać aż 4 wieże, z czego 2 miały być w osi symetrii (jedna pomiędzy kominami, druga w superpozycji nad rufową wieżą 305 i dwie pozostałe po obu stronach dziobowej nadbudówki). Drugi wariant zakładał ustawienie 2 wież z działami 203 mm (obie miały być w superpozycji nad wieżami artylerii głównej), a pozostałe 4 działa kal. 203 miały ustawić na przebudowanym pokładzie artyleryjskim. Z przyczyn finansowych od modernizacji odstąpiono, choć same pomysły były ciekawe.

Drugim równie cennym nabytkiem okazał się „Retwizan” wydobyty w Port Arturze. Okręt był ciężko uszkodzony najpierw przez japońską artylerię oblężniczą, potem jeszcze zatopiony przez własną załogę tuż przed kapitulacją twierdzy. Był to jeden z najnowszych rosyjskich nabytków, toteż nie powinien dziwić fakt, że był jednym z pierwszych skierowanych na remont (oczywiście jak go podniesiono z dna 22 września 1905 roku). „Retwizana” przechrzczono na „Hizen”, a jego remont trwał od stycznia 1906 roku do listopada 1908 roku. Wymiany doczekały się wadliwe kotły Niclausse'a (na japońskie Miyabara) oraz armaty Caneta na Armstronga. Poza tym zdjęto ciężkie marsy bojowe i w ich miejsce wstawione lekkie maszty palowe. Przebudowano także kominy, którym nadano bardziej „konserwatywny kształt”. W czasie prób po remoncie pancernik uzyskał zaskakującą dobry wyniki. Nowe kotły i wyremontowane maszyny pozwoliły na osiągnięcie 18,8 węzła (przy mocy 16 120 KM) tymczasem na próbach stoczniowych ledwie osiągnięto prędkość 18 węzłów przy przeciążeniu maszyn do 17 111 KM⁶.

Dwie ciekawe fotografie pancernika „Hizen” (były „Retwizan”) wykonane około 1910 roku. Na dolnym uwagę zwraca rozwieszone pranie



Pancernik rosyjski „Piereswiet” wydobyty przez Japończyków w Port Arturze



Oba wspomniane wyżej okręty intensywnie wykorzystywano w czasie I wojny światowej i w okresie późniejszym.

Na przykład „Hinen” w 1914 roku ścigał niemiecki krążownik (w praktyce dużą kanonerkę) „Geier” aż do Honolulu (gdzie internowali go Amerykanie). Interesujące, że oba pancerniki wykorzystywano do przewozu japońskich wojsk do Władywostoku w czasie interwencji przeciwko władzy bolszewików.

Dużo mniej przydatne okazały się starsze pancerniki. „Impieratora Nikołaja I” przemianowano na „Iki” i praktycznie od razu skierowano do rezerwy. Co prawda pancernik jak na swój wiek (w służbie od 1891) był w niezłym stanie technicznym, ale przestarzała konstrukcja i rozwiązania techniczne tak dalece odbiegły od standardów floty japońskiej,

że okręt nadawał się co najwyżej do służby szkoleniowej (przeklasyfikowano go zresztą na okręt obrony wybrzeża, co w praktyce oznaczało przesunięcie do zadań drugorzędnych). Po wycofaniu ze służby przez jakiś czas „Iki” był wykorzystywany jako okręt cel, by w 1915 roku zatonąć pod ciosami nowych krążowników liniowych typu Kongo w czasie ćwiczeń artyleryjskich.

Inaczej potoczyły się losy pozostałych pancerników wydobytych w Port Arturze. „Piereswiet” i „Pobieda” zostały przemianowane na „Sagami” i „Suwo”. Oba do aktywnej służby po remoncie i modernizacji w Yokosuce powróciły w 1908 roku. Tak jak poprzednio w pierwszej kolejności wymieniono kotły rosyjskie na japońskie oraz ustalono armaty nowych wzorów (wszystkie konstrukcji

⁶ „Retwizan” w czasie prób stoczniowych w 1901 roku obsługiwaną był przez specjalnie wyszkolonych palaczy. Miał także najlepszej jakości węgiel. Temperatura spalin była w czasie prób tak duża, że nadpalila się farba na kominach... W normalnej eksploatacji „Retwizan” nie osiągał więcej jak 16,5–17 węzłów.

Pancernik „Sagami”, czyli dawny rosyjski „Piereswiet”



Pancernik „Suwo”, który był wcześniej rosyjskim pancernikiem „Pobieda”



angielskiej) zdemontowano z kazamat na śródokręciu wszystkie działa kal. 75 mm i pozostały tylko armaty kal. 152 mm. Zmiany wyposażenia obejęły także demontaż dziobowego (pościgowego) działa kal. 152 mm i nadwodnych wyrzutni torped. Pozostawione wyrzutnie (2) zamieniono na większego kalibru 457 mm.

Przebudowano także nadbudówki i maszty oraz ustawiono nowe kominy. Odciążenie konstrukcji spowodowało, że pas pancerny kryjący się w zasadzie pod wodą w końcu z niej wystawał i mógł nawet pełnić swoją rolę (aby okręty dobrze zachowywały się na morzu dodano nawet 800 ton stałego balastu). Oba szybkie pancerniki przez Japończyków były przeklasyfikowane oficjalnie na krążowniki pancerne, gdyż ich uzbrojenie i opancerzenie zbyt odstawało od pancerników⁷. „Suwo” przez jakiś czas pełnił rolę okrętu obrony wybrzeża 1. klasy i skierowanie do zadań szkoleniowych. Po wybuchu I wojny światowej „Suwo” był flagowym okrętem eskadry japońskiej blokującej niemiecką kolonię Tsingtau,

zresztą wraz z „Suwo” pod Tsingtau operowały także pozostałe byłe rosyjskie okręty: pancerniki „Iwami”, „Tango”, pancernik obrony wybrzeża „Mishima” i „Okinoshima”. „Suwo” w służbie dotrwał aż do 1946 r. Przy czym przez kwart wieku wykorzystywano go jako hulk lub płynący magazyn.

„Piereswiet” miał szansę ponownie podnieść banderę z krzyżem św. Andrzeja. Po tym jak został wydobyty i wyremontowany spełniał najczęściej rolę okrętu szkoleniowego, a na początku wojny ochraniał wybrzeża Wysp Japońskich, gdyby te miały być zaatakowane przez niemiecką eskadrę wiceadm. Grafa von Spee.

W wiosnę 1916 roku Japończycy sprzedali Rosjanom (którzy w ramach ententy byli ich sojusznikami) 3 duże okręty z przeznaczeniem ich do służby we Flotylli Północnego Oceanu Lodowego (tak nazywały się siły Rosji operujące na Dalekiej Północy w oparciu o porty w Archangielsku i Murmańsku).

Decyzja o zakupie nie była łatwa i była podtykowana koniecznością wzmacnienia sił tam operujących okrętami z prawdziwego zdarzenia. Rosjanie nie mogli przerzucić swoich okrętów z Bałtyku, gdyż przejście większego okrętu pod no-

sem floty niemieckiej było praktycznie niemożliwe. To samo dotyczyło Floty Czarnomorskiej zamkniętej przez cieśniny czarnomorskie kontrowane przez Turcję.

To, co można było zrobić w pierwszej kolejności, to przesunięcie kilku kontrtorpedowców z Władywostoku do Archangielska, lecz okręty te musiały przepłynąć kawał świata, zanim znalazły się w porcie przeznaczenia.

Poza tym Rosjanie nie mogli sobie pozwolić na zakup okrętów od aliantów (Anglików i Francuzów), gdyż ci na pewno nie wyrazili zgody. Rozwiązań mogły być tylko umowa z Japonią. Ostatecznie po długich przymiarkach zakupiono trzy okręty: „Sagami”, któremu zwrócono dawną nazwę tj. „Piereswiet”, „Tango” przemianowano na „Czesmę”⁸ (oryginalna nazwa „Połtawa” była w tym czasie „zajęta” przez nowy drednot typu Sewastopol) i „Soya”, której zwrócono dawną nazwę „Wariag”. Operacja ta kosztowała Rosjan 15,5 mln rubli.

Do miejsca przeznaczenia dotarła tylko „Czesma”. Pancernik ten nie był w dobrym stanie technicznym. Już w chwili, gdy w Port Arturze zdobyli go Japończycy, pancernik był traktowany jako jednostka przestarzała. Katastrofalny był zwłaszcza stan maszyn napędowych i kotłów (to samo dotyczyło reszty zakupionych okrętów). Nowy-stary pancernik przeszedł na wody europejskie jesienią 1916 roku. W Anglii przeszedł pobieżny remont (zdjęto między innymi 4 działa kal. 152 mm i tyleż 76 mm) i 3 (16) stycznia 1917 dopłynął do Aleksandrowska⁹.

Ponieważ niedługo potem w Rosji wybuchła rewolucja lutowa, a potem październikowa, pancernik nie zdążył przeprowadzić żadnej akcji bojowej. Jego załoga w listopadzie 1917 roku opowiedziała się po stronie władz bolszewików, a następnie zeszła z pokładu. Wielu marynarzy skierowano do walk lądowych przeciwko białogwardzistom i potem interwentom, wielu zwyczajnie zdezerterowało i trudniło się grabieżami.

Gdy w Archangielsku wylądowali Anglicy, zajęli pancernik i doszczętnie go rozkradli tak, że kiedy się wycofano w 1920 roku, w porcie pozostał praktycznie wrak.

Flota Czerwona była początkowo zainteresowana wykorzystaniem starego pancernika w roli płynącej baterii artylerii nadbrzeżnej, ale z pomysłu odstąpiono, gdy dokonano oględzin tego co z pancernika zostało. W 1924 roku „Czesma” została złomowana.

⁷ Warto wspomnieć, że Japończycy w tym czasie budowali wielkie krążowniki pancerne uzbrojone identycznie jak pancerniki... w działa kal. 305 i artylerię średnią w postaci armat kal. 152 mm.

⁸ Wcześniej nazwę tę nosił jeden z pancerników Floty Czarnomorskiej typu Jekatierina II.

⁹ Dziś miasto to nazywa się Polarny i jest to jedna z ważniejszych baz atomowych okrętów podwodnych

Pancerniki obrony wybrzeża zdobyte pod Cuszimą także przez jakiś czas wykorzystywano do służby szkoleniowej jako „Mishima” (dawny „Admirał Sieniawin”) i „Okinoshima” (dawny „Gen-adm. Apraskin”). Pierwszy z pancerników został przebudowany w 1918 na... lodołamacz (zdjęto taran i dziobową wieżę) i przez kolejne 10 lat pływał w tej roli. Następnie stary okręt przez jakiś czas wykorzystywany był jako pływająca baza remontowa, a następnie hulk. W 1936 roku „Mishima” została zatopiona w czasie ćwiczeń artyleryjskich. „Okinoshimę” złomowano 3 lata później.

Przejęcie dawnych rosyjskich okrętów miało duże znaczenie dla Japończyków.

Po pierwsze w 1905 roku Japończycy posiadali już tylko 3 sprawne swoje pancerniki (!), gdyż „Mikasa” 29 września wyleciała w powietrze po eksplozji w komorach amunicyjnych (przyczyną były najprawdopodobniej zlej jakości ładunki miotające). Jej remont trwał kolejne 3 lata i do służby wróciła mniej więcej w tym samym czasie co wyremontowane okręty zdobyte na Rosjanach.

Zamówione w Anglii „Kashima” i „Katori” weszły do służby dopiero w maju 1906 roku, choć zamówiono je jeszcze w 1903 roku na potrzeby wojny Rosją. Oba okręty wzorowane na angielskich pancernikach typu King Edward VII były ostatnimi zamówionymi poza granicami Japonii.

Japonia z wojny z Rosją wyszła praktycznie jako bankrut. Tak naprawdę nikt w Tokio nie spodziewał się, że wojna będzie tak kosztowna. Liczono raczej na szybkie zwycięstwo po niespodziewanym ataku na rosyjskie pancerniki, jakiego dokonały japońskie torpedowce. Rzeczywistość okazała się jednak inna gdyż w czasie nocnego ataku (8/9 lutego 1904) uszkodzono raptem 2 pancerniki („Retwizan”, „Cesarewicz”) i krążownik („Pałłada”), które wróciły następnie do aktywnej służby. Kampania na lązie, choć udana, także nie przyniosła błyskotliwego zwycięstwa.

Gdy dzięki mediacji Amerykanów rozpoczęto rokowania pokojowe, w Japonii odetchnięto z ulgą, gdyż kraj ten nie zniósłby kolejnych wydatków (a i tak znacznie zadłużono się w Anglii i Stanach Zjednoczonych). Oczywiście japońskie społeczeństwo, a właściwie wojskowi, było skrajnie niezadowolone z takiego przebiegu wydarzeń i członków ówczesnego gabinetu okrzyknięto zdrajcami.

Remont byłych rosyjskich okrętów przede wszystkim pozwolił stoczniom zachować potencjał produkcyjny, zanim trafiły do nich zamówienia na kolejne pancerniki i wielkie krążowniki pancerne. To niezwykle ważne, gdyż utarta

Pancernik obrony wybrzeża „Mishima”, dawniej „Admirał Sieniawin”



Pancernik japoński „Okinoshima”, czyli dawny „Admirał Apraskin”



i zwolnienia wykwalifikowanych robotników byłoby poważnym ciosem dla przemysłu i całej gospodarki.

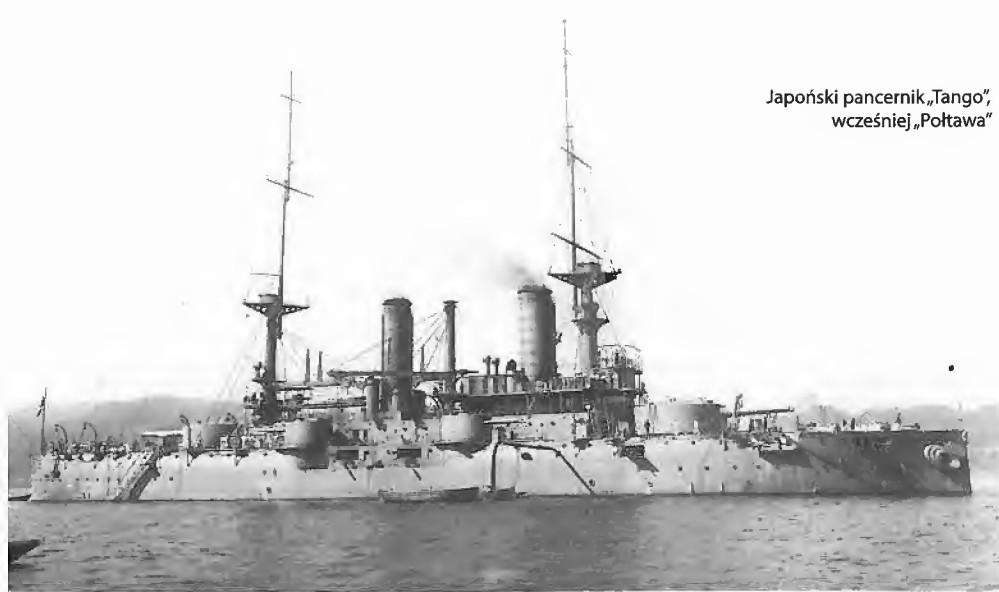
W tym czasie stocznia w Kure rozpoczęła budowę pancernika „Satsuma” (ukończonego na wiosnę 1910 roku). W 1906 roku wyasygniano pieniądze na kolejny pancernik „Aki” ukończony niemal równo rok po „Satsumie” w marcu 1911 roku.

W 1908 roku do 6 posiadanych pancerników dołączyło co najmniej drugie tyle okrętów liniowych wcześniej noszących bandery z krzyżem św. Andrzeja. Był to bezprecedensowy skok ilościowy, ale patrząc na „Hinzena” i „Iwami” także jakościowy. Innymi słowy morska potęga Japonii tak naprawdę liczy się od 1908 roku.

Pisząc o pancernikach, nie należy zapominać także o mniejszych okrętach, choć wprowadzenie tych do służby nie miało tak dużego znaczenia. Wynikało to głównie z prostego faktu, że Japończycy posiadali dostatecznie duże siły krążnicze i wcielenie do służby 4 kolejnych jednostek nie stanowiło przełomu.

Chronologicznie pierwszym krążownikiem zdobytym na Rosjanach był „Wariag” zatopiony w koreańskim Czemułpo przez własną załogę. Ten nowy krążownik (w służbie od stycznia 1901) wykonywał przed wojną zadania stacjonującego w zamian ustawił jedno za drugim w osi symetrii kadłuba, co wzmacniło salwę burtową. „Soya” (bo tak nazywał się „Wariag”) przez kolejne lata służył jako okręt szkolny, wykonując wiele rejsów po Oceanie Spokojnym. „Soya”

Japoński pancernik „Tango”,
wcześniej „Połtawa”



wrócił do Rosji w 1916 roku razem z 2 wspomnianymi pancernikami i nawet przywrócono mu dawną nazwę. Niestety stan okrętu był tragiczny i wymagał on zakrojonego na dużą skalę remontu. Po przyjściu do Romanowa na Murmanie (potem Murmańsk) w listopadzie 1916 krążownik częściowo rozbrojono (pozostawiono 4 z 12 armat kal. 152 mm i 2 km-y) i odesłano na remont do Wielkiej Brytanii. Po rewolucji i objęciu władzy przez bolszewików krążownik został zarekwirowany w grudniu 1917 roku i przystosowany do pełnienia roli hulku. W 1919 roku sprzedano go na złom. W czasie rejsu do stoczni złomowej w lutym 1920 kadłub utknął na mieliźnie na Morzu Irlandzkim. Złomowano go dopiero w latach 1924–1925.

Kolejnym, większym okrętem zdobytym przez Japończyków był sławny krążownik „Nowik” (zbudowany w Schichau i ukończony w 1901 roku). Zatopiony został przez własną załogę, a wcześniej ciężko postrzelany przez japoński krążownik „Tsushima” pod Korsakowskim¹⁰ na Sachalinie. Krążownik był jednym z kilku okrętów jakie odłączyły się od sił głównych I Eskadry Oceanu Spokojnego w czasie Bitwy na Morzu Żółtym. Załoga zdecydowała się płynąć do Władywostoku drogą okrężną wokół Wysp Japońskich. Po drodze konieczne okazało się bunkrowanie, więc wpłynęto do Korsakowska. Problem polegał na tym, że Japończycy wiedzieli o rejsie i dogonili 20 sierpnia 1904 Rosjan właśnie w tym porcie. „Nowik” przyjął walkę, manewrując przez portem i nawet udało się trafić przeciwnika kilka razy (w tym raz pod linią wodną). Sam był łącznie trafiony przez 5 pocisków kal. 152 mm i musiał wycofać się z walki. Ciężko uszkodzony krążownik został wysadzony przez własną załogę (przeszła ona do Władywostoku). Z pokładu zdjęto przy okazji także

działa kal. 120 mm, które posłużyły do uzbrojenia prowizorycznych baterii artylerii nadbrzeżnej.

Wrakiem „zaopiekowali się” Japończycy, po tym jak zgodnie z traktatem pokojowym południowa część Sachalinu została im przydzielona. Wrak podniesiono w 1906 roku (podawana jest data 16 lipca) i remontowano w Yokosuce przez kolejne 2 lata. „Nowik”, a właściwie „Suzuja” został przy tej okazji mocno zmodyfikowany.

Po pierwsze wzmacniono działa artylerii głównej. W miejsce dziobowej i rufowej armaty kal. 120 mm ustawiono armaty kal. 152 mm, pozostałe działa Caneta wymieniono na standardowe dla Japończyków armaty Armstronga. Zdjęto środkową maszynę i środkowy wał napędowy ze śrubą, co zaowocowały spadkiem prędkości do około 20 węzłów. Wymiany doczekały także kotły 12 kotłów systemu Schultz zamieniono na 8 Miyabara, przy okazji zlikwidowano jedną z kotłowni i pierwszy komin (pozostały dwa).

„Suzuja” niezbyt dobrze zapisała się w historii marynarki wojennej. Zwracano głównie uwagę na niską wolną burtę na dziobie, co z kolei było powodem zalewania dziobowego działa i stanowiska dowodzenia przez fale. W 1908 roku „Suzuja” została ponownie przebrojona. Tym razem otrzymała 2 działa kal. 120 mm, 4 kal. 76 mm (w miejsce 120 mm stojących na śródokręciu) oraz kilka lekkich działa. Zmieniła się również klasyfikacja i „Suzuja” została awizem. Ze służby wycofano ją w 1913 roku i złomowano.

Ostatnie dwa krążowniki, jakie weszły w skład japońskiej floty, zostały zdobyte, tak jak większość okrętów, w Port Arturze.

Największym z nich był krążownik pancerny „Bajan”. Był on aktywnie wykorzystywany przez Rosjan przez cały okres wojny. Po bitwie na Morzu Żółtym wrócił z resztą eskadry do Port Artura.

W czasie oblężenia okręt był intensywnie ostrzeliwany przez japońską artylerię i w ostatnim okresie walk zainkasował kilka ciężkich pocisków kal. 280 mm (z japońskich haubic).

Wrak osiądał na równej stępce przy jednym z nadbrzeży i w takim stanie przejęli go Japończycy. Pokład jeszcze w czasie oblężenia został ogoloną z całego cenniejszego wyposażenia i lekkich działa. Nie miało to większego znaczenia, gdyż Japończycy nie wykorzystywali armat rosyjskiej konstrukcji i na stare miejsce wstawiali swoje działa.

„Bajan” po przemianowaniu na „Aso” i remoncie w Maizuru (wymieniono kotły na typu Miyabara i działa na armaty Armstronga) intensywnie wykorzystywany był do służby szkoleniowej. Co ciekawe zdarzyło się, że pływał wraz z krążownikiem „Soya”. Na przykład w 1909 oba okręty wybrały się z 36. rocznikiem akademii morskiej na Hawaje i pod zachodnie wybrzeże USA. W następnym roku popłynęły do Australii i na wyspy Holenderskich Indii Wschodnich. „Soya” i „Aso” rejsy powtórzyły jeszcze w 1912 i 1915 roku.

Większość źródeł podaje, że w 1913 roku „Aso” został przebudowany na stawiacz min ze znaczną redukcją artylerii. Tymczasem na zdjęciach dokumentujących rejs z 1915 wyraźnie widać, że armaty kal. 203 mm są na swoich miejscach. Być może zmieniono klasyfikację w 1913, ale przebrojenie miało miejsce po powrocie z ostatniego rejsu szkoleniowego?

W każdym razie „Aso” jako stawiacz min został uzbrojony tylko w 2 działa kal. 152 mm (w miejscu wież kal. 203 mm) i kilka przeciwlotniczych karabinów maszynowych. Na pokładzie ułożono tory minowe dla 420 min. Los „Aso” dopieczętował się dopiero 8 sierpnia 1932, gdy został zatopiony w czasie ćwiczeń artyleryjskich przez krążownik „Myoko”.

Ostatni z krążowników zdobytych na Rosjanach także wpadł w japońskie ręce w Port Arturze. Była to pechowa „Pałłada”. Krążownik ten był jednym z gorzej zaprojektowanych przez Rosjan. Jednostki tego typu (blíźniacze „Diana” i „Aurora”) były zbyt wolne jak na zadania im stawiane, gdyż w najlepszym razie osiągały prędkość w graniach 19 węzłów (a miały wykonywać zadania związane z rozpoznaniem).

„Pałłada” w czasie pierwszego ataku japońskiego została storpedowana, w czasie bitwy na Morzu Żółtym zainkasowała tylko jedno trafienie, ale poważnej awarii uległy wsporniki prawego wału (była to wada materiału, której wcześniej nie zauważono).

W czasie walk o Port Artur „Pałłada” została rozbijona, a 27 października 1904 została trafiona po raz pierwszy przez 280 mm pocisk, do końca walk

¹⁰ W rosyjskiej historiografii funkcjonuje częściej nazwa Korsakowską Post (tj. posterunek).

Tabela z danymi technicznymi okrętów rosyjskich w służbie japońskiej

Pancerniki						
	„Hizen” (były „Retwizan”)	„Sagami” (były „Piereswiet”)	„Suwo” (była „Pobieda”)	„Tango” (była „Połtawa”)	„Iwami” (były „Orion”)	„Iki” (były „Imp. Nikołaj I”)
Data ukończenia/ zakończenia remontu*	marzec 1902/listopad 1908	wrzesień 1901/kwiecień 1908	luty 1903/marzec 1908	sierpień 1896/styczeń 1909	sierpień 1904/czerwiec 1907	1891/1908
Wyporność [t]:	12 902	12 950**	12 800**	12 500	13 500	9960
Wymiary [m]:						
Długość	117,9	133	132,4	114,3	121	105,6
Szerokość	22	21,8	21,8	21,3	23,2	20,4
Zanurzenie	7,6	7,9	7,9	7,9	7,9	7,6
Moc maszyn [KM]	16 120	Ok. 14 000		10 600	14 100	7500
Prędkość maksymalna	18,8	17-18		16	18	14
Uzbrojenie						
	4 x 305 mm 12 x 152 mm 14 x 76 mm 4 x 47 mm	4 x 254 mm 10 x 152 mm 16 x 76 mm 5 wt kal. 381 mm****	4 x 254 mm 10 x 152 mm 16 x 76 mm 2 wt kal. 457 mm	4 x 305 mm 12 x 152 mm 8 x 76 mm 4 wt kal. 457 mm	6 x 203 mm 20 x 76 mm 20 x 47 mm 8 x 37 mm 2 wt kal. 457 mm	2 x 305 mm 6 x 152 mm 6 x 120 mm
Załoga	Ok. 750	826***	Ok. 750	750	750	611
Krążowniki						
	„Aso” (były „Bajan”)	„Soya” (były „Wariag”)	„Tsugaru” (była „Pałłada”)	„Suzuya” (były „Nowik”)		
Data ukończenia/ zakończenia remontu*	Kwiecień 1903/maj 1908	Styczeń 1901/grudzień 1907	1902/wrzesień 1908	1901/maj 1908		
Wyporność [t]:	8240	6465-6500	6722	2600		
Wymiary [m]:						
Długość	137	129,56	126,8	110,5		
Szerokość	17,6	15,9	16,76	12,2		
Zanurzenie	7	6,02 (na rufie)	6,4	5		
Moc maszyn [KM]	17 000	17 162	13 100	13 000		
Prędkość maksymalna	20	22,71	19,2	19-20		
Uzbrojenie						
	2 x 203 mm 8 x 152 mm 14 x 76	12 x 152 mm 12-10 76 mm (w 1916 4) 6 wt kal. 381 mm	8-7 x 152 mm 22 x 76 mm Od 1920 jako stawiacz min 300 min	2 x 152 mm 4 x 120 mm 4 wt kal. 381 mm		
Załoga	550+200 kadetów	Ok. 560+150 kadetów	Ok. 570	Ok. 320		

*Pod japońską banderą

**wyporność normalna w innych wypadkach podano wyporność pełną

*** w chwili zatonienia w 1916

**** być może „Piereswiet” miał wyrzutnie japońskie kal. 457 mm, ale brak potwierdzenia tych informacji

w pokład trafiło jeszcze kilka pocisków tego kalibru. „Pałłada” osiądała na dnie z przechykiem na lewą burtę równolegle do pancernika „Pobieda”.

Po zdobyciu Port Artura „Pałłada” została podniesiona i przeholowana do Sasebo na remont w jego trakcie wymieniono kotły na nowe Miyabara oraz działa na armaty Armstronga kal. 152 mm i 76 mm.

Łącznie krążownik „Tsugaru” został uzbrojony 8 armatami kal. 152 mm i 22 kal. 76 mm (wcześniej było 24 armaty kal. 75 mm).

W przeciwieństwie do „Suzuji” „Tsugaru” miał wysoką wolną burtę i doskonale nadawał się do służby szkoleniowej (szczególnie, że był tańszy w użytkowaniu niż „Soya”), w której dotarwał do 1920 roku. Po tym okresie „Tsugaru” został przebudowany na stawiacz min i uzbrojony w 7 armat kal. 152 mm (zdjęto rufową armatę, robiąc miejsce 300 minom).

Służba nie potrawała jednak długo. Po trzech latach „Tsugaru” został wycofany ze służby i zatopiony jak okręt cel dla samolotów.

Najmniejszym okrętem zdobytym na Rosjanach był kontrtorpedowiec „Rieszi-

telnyj”. Jednostka ta została odesłana 28 lipca 1904 roku do chińskiego Czy-fu z telegramami do namiestnika na Dalekim Wschodzie adm. Aleksiejewa. W tym neutralnym porcie, gdzie „Rieszitelnyj” został internowany, zaatakowały go 30 lipca japońskie kontrtorpedowce „Asasiho” i „Kasumi” i po walce (także wręcz) Rosjanie zmuszeni byli się poddać. Japończycy wywiesili swoją banderę i zmienili nazwę na „Akatsuki-2” („pierwszego” „Akatsuki” utracono na minach 17 maja pod Port Arturem).

Japońskie okręty niezwykle aktywne były w rejonie wszystkich chińskich portów, gdzie internowano rosyjskie okręty. W zdobyciu „Rieszitelnego” nie byłoby nic ciekawego, lecz był to jedyny rosyjski okręt przez Japończyków aktywnie wykorzystywany w czasie wojny 1904–1905 (uczestniczył między innymi w bitwie pod Cuszimą).

W posumowaniu należy jeszcze raz podkreślić, że Japończycy swoją morską mocarstwoowość zyskali dzięki zdobycznym rosyjskim okrętom, czyli „Retwizanowi”, „Pobiedzie”, „Piereswietowi”, „Połtawie”, „Orłowi”, „Imp. Nikołajowi I”, „Adm. Sieniwinowi”, „Gan-adm. Apraskinowi”, krążownikom: „Waria-

gowi”, „Bajanowi”, „Nowikowi”, „Pałładzie”. Było to niezwykle wzmacnienie floty japońskiej, która urosła po zakończeniu wojny prawie dwukrotnie.

Znakomita większość oficerów, którzy walczyli w czasie II wojny światowej, przewinęła się pokłady okrętów szkolnych, które wcześniej nosiły banderę św. Andrzeja.

Źródło zdjęć: Schizuo Fukui

Bibliografia:

- Apalkow Ju. W., *Rossijskij Impieratorskij Flot 1914-1917 gg. Morskaja Kollekcija 4/1998*, Moskwa 1998
- Bałakin S. A., *Eskadriennyj bronienosiec „Retwizan”*, Moskwa 2005
- Bałakin S. A., *WMS Japonii, Turcii i drugich stran Azii 1914-1918 gg.*, Morskaja Kollekcija 5/1999, Moskwa 1999
- Fedczkin A., Winogradow S., *Bronienosnyj kriejsier „Bajan” i jego potomki*, Moskwa 2011
- Katajew W., *Kriejsier „Wariag”*. Legenda Rossijskogo Flota, Moskwa 2008
- Kriestjaninow W. J., *Kriejsiera Rossijskogo Impieratorskogo Flota 1856-1917 gody, Czast’1*, Sankt Petersburg 2009
- Kriestjaninow W. J., *Kriejsiera Rossijskogo Impieratorskogo Flota 1856-1917 gody, Czast’2*, Sankt Petersburg 2009
- Kriestjaninow W. J., Molodcow S. W., *Eskadrienneje bronienosc tipa „Piereswiet”*, Sankt Petersburg 2011
- Nowikow W., Siergiejew A., *Bogini Rossijskogo Flota „Awrora”, „Diana”, „Pałłada”*, Moskwa 2009
- Taras A. J. (red.), *Encyklopédia. Korabli Rossijskogo Impieratorskogo Flota 1892-1917 gg.*, Mińsk 2000
- Olander P., *Wojna rosyjsko-japońska 1904-1905. Działania na morzu*, Kraków 2010

Nowiki Floty Bałtyckiej

Od wielkiej wojny do ery atomowej

CZĘŚĆ CZWARTA



Niszczyciel „Avtroil” po przekazaniu marynarce estońskiej

ROBERT ANDRZEJ JAMKA

Niszczyciele typu *Gawrił*

Ministerstwo Marynarki Wojennej w dniu 29 grudnia 1912 roku razem z podpisaniem kontraktu z Zakładami Putilowskimi na dostawę 8 niszczycieli, podpisało również kontrakt ze Stocznią Rosyjsko-Bałtycką¹. Niszczyciele otrzymały nazwy: „Gawrił”, „Konstantin”, „Władimir”, „Michaił”, „Sokoł” oraz „Lejtenant Lombard”. Do końca 1913 roku stocznia opracowała i przygotowała dokumentację techniczną zgodną ze specyfikacją ujętą w kontrakcie. Pomoc i wsparcie, szczególnie w dokumentacji konstrukcyjnej urządzeń napędowych, uzyskano od szczecińskiej stoczni Vulcan².

KONSTRUKCJA OKRĘTU

Niszczyciele typu „Gawrił” stanowiły powtórzenie jednostek typu „Orfiej”. Za-

chowały takie same rozmieszczenie pomieszczeń, układ napędowy, uzbrojenie i wyposażenie. Wizualnie różniły się tylko innym kształtem kluz kotwicznych.

BUDOWA OKRĘTÓW

Budowa niszczycieli okazała się dla Stoczni Rosyjsko-Bałtyckiej olbrzymim, skomplikowanym logistycznie i technicznie przedsięwzięciem. Zostały nawiązane, zarówno z rosyjskimi, jak i zagranicznymi przedsiębiorstwami, liczne więzi kooperacyjne. Do momentu wybuchu wojny zamówione u poddostawców urządzenia lub elementy urządzeń w sposób rytmiczny były dostarczane do stoczni. Tu też np. w hali służącej do montażu turbin następowało ich składanie, regulacja i próby. Sytuacja skomplikowała się z chwilą wybuchu wojny. Kooperujące ze Stocznią Rosyjsko-Bałtycką zakłady nie przestrzegały terminów dostaw lub też dostarczały zamówione elementy o niskiej jakości, które trzeba było odsyłać wykonawcom w celu usunięcia usterek. Osobista interwencja ministra marynarki Iwana Grygorowicza, który 10 października wizytował stocznię, spowodowała przyśpieszenie dostaw (przez Zakłady Newskie) brakujących elementów wyposażenia. Pozwoliło

to na wodowanie w dniu 23 grudnia 1914 roku niszczyciela „Gawrił”. Natomiast wodowanie „Konstantina” mogło się odbyć dopiero na wiosnę następnego roku.

W maju 1915 roku STAWKA³ (zapewne będąc pod wrażeniem olbrzymich strat armii rosyjskiej⁴, poniesionych w bitwie gorlickiej) zażądała od Ministerstwa Marynarki korekty realizowanych programów budowy okrętów. Na mocy ukazu carskiego dokonano weryfikacji zamówień, a stocznie przerwały pracę nad budową wielkich okrętów (w tym m.in. czterech krążowników liniowych typu Izmaił). Morski Generalny Sztab wyraził zgodę na wydłużenie czasu budowy wielu jednostek (w tym niszczycieli). Ponadto, w trybie pilnym wyrażono zgodę na zamówienie wielu potrzebnych urządzeń i prefabrykatów w stoczniach i zakładach angielskich.

³ Stawka Naczelnego Dowódcy (ros. Ставка Верховного Главнокомандующего, Stawka Wierchownego Głównomordandujuszczeego) – organ naczelnego kierownictwa polowego wojskami i kwatery głównej Naczelnego Dowódcy armii rosyjskiej na teatrze działań wojennych w I wojnie światowej (1914 – 16 marca 1918 rozformowana) więcej zob. http://pl.wikipedia.org/wiki/Stawka_Naczelnego_Dow%C3%BCdu

⁴ W tym przede wszystkim materiałowych w użbeniu artyleryjskim, zapasach amunicji, co skutkowało koniecznością pilnego zamówienia ich i w tak już przeciążonych rosyjskich zakładach zbrojeniowych.

¹ Русским обществом по изготовлению снарядов и военных припасов (пóźniej wydziedzonym z niego Русско-Балтийского акционерного обществом в Ревеле).

² Dokładniej Stettiner Maschinenbau AG „Vulcan” (Szczecińskie Towarzystwo Budowy Maszyn „Vulcan” S.A.)

skich. Wszystko to miało wpływ na tempo budowy niszczycieli w Stoczni Bałtycko-Rosyjskiej. 30 maja zwodowano „Konstantina” (ale bez zamontowanych śrub napędowych, które nie zostały jeszcze dostarczone). Na zwolnionej w ten sposób pochylni rozpoczęto budowę ostatniego niszczyciela. 5 sierpnia zwodowano kadłub „Władimira”. 8 listopada zakończono instalację kotłów na niszczycielu „Gawrił” (jednak w dalszym ciągu czekano na dostawę turbin, których montaż w zakładzie jeszcze nie był ukończony). Jednocześnie na jednostkach w trakcie prac wyposażeniowych sukcesywnie zmieniano zestaw uzbrojenia, za wzór przyjmując taki jak na niszczycielach typu Orfiej. Mimo że flota pilnie oczekiwała na nowe okręty tej klasy, to terminy ich oddania ciągle się zmieniały. Wpływ na to miały przede wszystkim problemy materiałowo-techniczne (na przykład oddanie do służby niszczycieli „Gawrił” i „Konstantin” opóźniało się z powodu niedostarczenia w terminie niektórych mechanizmów pomocniczych, przewodów do doprowadzenia pary oraz elementów armatury kotłów i turbin). 11 października 1916 roku „Gawrił” rozpoczął próby morskie. Jednak na skutek awarii steru wszedł na mieliznę i doznał uszkodzenia śrub napędowych. Próby prędkości odbyły się w dniu 15 listopada, podczas których okręt osiągnął prędkość ponad 31 węzłów. 25 listopada podpisano akt przyjęcia okrętu przez marynarkę rosyjską. Prace wykończeniowe na niszczycielu „Konstantin” zostały opóźnione z powodu oczekiwania na dostarczenie do stoczni wyrzutni torpedowych oraz dwóch 102 mm dział. Próby zdawczo-odbiorcze



Niszczyciel „Awtroil” po wcieleniu do służby

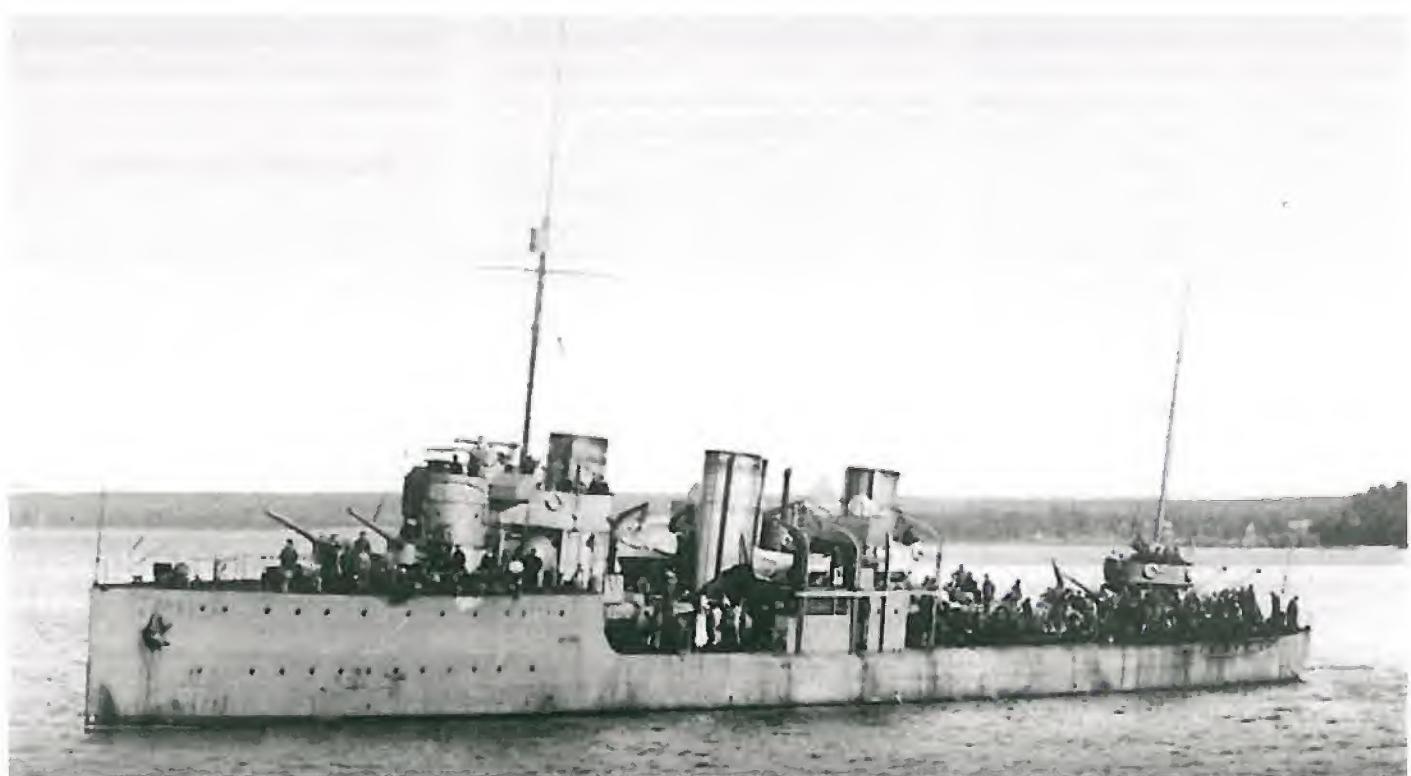
odbyły się w dniach 17–29 grudnia 1916 roku. Po ich zakończeniu podjęto decyzję o warunkowym przyjęciu przez marynarkę tego niszczyciela (bez aparatów torpedowych i dwóch 102 mm armat). Bandera wojenna została po raz pierwszy podniesiona 29 stycznia 1917 roku. Do 10 lutego zamontowano brakujące uzbrojenie, a 21 kwietnia podpisano finalny akt przyjęcia okrętu. Trzeci okręt serii „Władimir” (od 30 sierpnia 1917 roku „Swoboda”) odbył próby morskie w dniach 21 sierpnia – 9 października 1917 roku, po czym został oficjalnie wcielony w skład floty. Na tych trzech okrętach zdemontowano 40 mm działa plot. Vickersa, a w zamian zainstalowano 63 mm armatę przeciwlotniczą produkowaną przez Zakłady Obuchowskie.

Inaczej potoczyły się losy pozostałych trzech okrętów. Wobec niebezpieczeństwa ich zagarnięcia przez zbliżające się do Reweli wojska niemieckie, podjęto decyzję o ich ewakuacji. Pierwszy z nich „Michaił” w trakcie holowania do Piotrogrodu 24 października wpadł na kamienną mieliznę

(nastąpiło przebicie kadłuba w pięciu miejscach). Po ponad czterech dobach udało się go zdjąć z kamieni i odholować do Helsingforsu, gdzie tymczasowo zabezpieczono przebicia. Następnie został odholowany do Kronsztadu, gdzie 5 grudnia został postawiony w doku. Pozostałe dwa „Sokoł” i „Mieczysław” (do 14 czerwca 1915 roku „Lejtenant Lombard”) zostały w listopadzie 1917 roku doholowane do Piotrogrodu. Wstępnie przewidywano, że ich budowę dokończy Newski Zakład. Jednak kryzys ekonomiczny początku lat dwudziestych spowodował, że niszczyciele „Michaił”, „Sokoł” i „Mieczysław” nie zostały nigdy dokończone. Zostały rozebrane na metal, a urządzenia i wyposażenie wykorzystano w czasie remontu lub dokończenia budowy innych okrętów.

Niszczyciel „Gawrił”

1913–1916 rok – prace przy montażu kadłuba zaczęły się na pochylni w listopadzie 1913 roku. W dniu 15 września 1916 rozpoczęły się próby morskie. 11 października



Niszczyciel „Awtroil”

Niszczyciele typu <i>Gawril</i>					
Nazwa	Stocznia	Ujęty w spisach floty	Położenie stępki	Wodowanie	Wcielenie do służby
„Gawril”	Русско-Балтийский завод	28.09.13	15.11.13	23.12.14	25.11.16
„Konstantin”		28.09.13	15.11.13	30.05.15	22.04.17
„Władimir”		28.09.13	15.11.13	05.08.13	09.10.17
„Michail”		28.09.13	15.11.13	18.05.16	Nie ukończony
„Sokoł”		28.09.13	07.01.15	04.06.17	Nie ukończony
„Lejtenant Lombard”		28.09.13	14.08.15	03.09.17	Nie ukończony

podczas próby prędkości dotknął śrubami napędowymi dna i uszkodził je. Konieczna była ich wymiana i dlatego próby zakończyły się dopiero pod koniec listopada. W dniu 25 listopada został podpisany akt odbioru okrętu. Wszedł w skład 3. dywizjonu niszczycieli Dywizji Niszczycieli.

1917 rok – do końca maja okręt flagowy dowódcy dywizjonu. Uczestniczył w operacji moonsundzkiej. Brał udział w walce w Zatoce Kasiarskiej. 25 listopada załoga opowiedziała się po stronie bolszewików.

1918 rok – zimą 1917/1918 roku bazował w Helsingforsie. W dniach 10–16 kwietnia w składzie trzeciej grupy okrętów uczestniczył w „Lodowym Pochodzie Floty Bałtyckiej” do Kronsztadu. W czerwcu 1918 przeszedł do Piotrogrodu i bazował na Newie. 29 listopada w składzie floty czynnej. Pełnił funkcje okrętu flagowego 2. dywizjonu niszczycieli.

1919 rok – w połowie maja aktywnie uczestniczył w działańach bojowych przeciwko flocie brytyjskiej. Prowadził rozpoznanie, działał na liniach komunikacyjnych przeciwnika. Uczestniczył w operacjach minowych i wsparciu artyleryjskim wojsk własnych. 4 czerwca wraz niszczycielem „Azard” uczestniczył w zatopieniu angielskiego okrętu podwodnego L-55. 18 sierpnia na Małej Redzie Kronsztadu stoczył walkę z 7 angielskimi ścigaczami torpedowymi, topiąc trzy z nich, a pozostałym uniemożliwił wykonanie ataku na sowieckie ciężkie okręty artyleryjskie. W nocy 20 na 21 października wspólnie z niszczycielami 1. dywizjonu „Swoboda”, „Konstantin” wszedł na nierośpoznanie brytyjskie pole minowe i zatonął. Z załogi uratowano tylko 25 ludzi. W sierpniu – październiku 1937 roku fragmenty wraku okrętu zostały podniesione przez bałtycki oddział EPRON.

Niszczyciel „Władimir” (od 30 sierpnia 1917 roku „Swoboda”)

1913–1916 rok – prace przy montażu kadłuba zaczęły się na pochylni w listopadzie 1913 roku. W dniu 21 sierpnia 1917 rozpoczęły próby morskie, które zakończyły się 9 października podpisaniem aktu odbioru okrętu.

1918 rok – zimą 1917/1918 roku bazował w Helsingforsie. W dniach 10–16 kwietnia w składzie trzeciej grupy okrętów uczestniczył w „Lodowym Pochodzie Floty Bałtyckiej” do Kronsztadu. W czerwcu

1918 przeszedł do Piotrogrodu i bazował na Newie.

1919 rok – od maja w składzie floty czynnej w 1. dywizjonie niszczycieli. Od połowy czerwca aktywnie uczestniczył w działańach floty. Realizował zadania związane z prowadzeniem rozpoznania, zwalczania jednostek przeciwnika. Uczestniczył w operacjach minowych i ostrzałach wojsk „białych”. W nocy 20 na 21 października wspólnie z niszczycielami 1. dywizjonu „Konstantin”, „Gawril” wszedł na nierośpoznanie brytyjskie pole minowe i zatonął. Z załogi uratowano 6 ludzi. W 1933 roku część wraku jednostki została wydobyta przez EPRON i przekazana na złom.

Niszczyciel „Konstantin”

1913–1917 rok – prace przy montażu kadłuba zaczęły się na pochylni w listopadzie 1913 roku. W dniu 17 września 1916 rozpoczęły próby morskie, które zakończyły się 29 grudnia warunkowym przekazaniem jednostki dla floty. Akt przyjęcia okrętu podpisano 22 kwietnia 1917 roku. Jednostka została przydzielona do 3. dywizjonu niszczycieli Dywizji Niszczycieli. Uczestniczył w operacji moonsundzkiej. Brał udział w walce w Zatoce Kasiarskiej. 25 listopada załoga opowiedziała się po stronie bolszewików.

1918 rok – zimą 1917/1918 roku bazował w Helsingforsie. W dniach 10–16 kwietnia w składzie trzeciej grupy okrętów brał udział w „Lodowym Pochodzie Floty Bałtyckiej” do Kronsztadu.

1919 rok – W maju 1919 roku w składzie 1. dywizjonu torpedowców czynnej floty. Od połowy czerwca aktywnie uczestniczył w działańach bojowych. Realizował zadania związane z rozpoznaniem, zwalczaniem wrogich okrętów, stawianiem min, jak również z ostrzałem celów na wybrzeżu przeciwnika. W nocy 20 na 21 października wspólnie z niszczycielami 1. dywizjonu „Swoboda”, „Gawril” wszedł na nierośpoznanie brytyjskie pole minowe. W wyniku eksplozji nastąpił wtórny wybuch przygotowanych do postawienia własnych min i okręt zatonął. Z załogi nie uratowano nikogo. W 1933 roku część wraku jednostki została wydobyta przez EPRON i przekazana na złom.

Niszczyciel „Michail”

1913–1924 rok – prace przy montażu kadłuba zaczęły się na pochylni w listopadzie

1913 roku. W związku z niebezpieczeństwem zajęcia Rewela przez wojska niemieckie, okręt w październiku 1917 roku (stopień gotowości kadłuba wynosił około 95%) został odholowany do Helsingforsu, a w grudniu do Piotrogrodu. Włączony w skład dywizjonu niszczycieli w budowie Dywizji Niszczycieli. Przebywał w stałej konserwacji przy nabrzeżu wyposażeniowym Stoczni Bałtyckiej. Na początku lat dwudziestych odholowany do Kronsztadu (oceniono, że okręt był wykończony w ok. 30%). Po rezygnacji z jego ukończenia w połowie lat dwudziestych został przekazany do stoczni złomowej.

Niszczyciel „Sokoł”

1913–1925 rok – prace przy montażu kadłuba zaczęły się na pochylni w styczniu 1915 roku. W związku z niebezpieczeństwem zajęcia Rewela przez wojska niemieckie, okręt w listopadzie 1917 roku (stopień gotowości kadłuba wynosił około 95%) został odholowany do Piotrogrodu. Włączony w skład dywizjonu niszczycieli w budowie Dywizji Niszczycieli. Dalsze losy jak „Michail”.

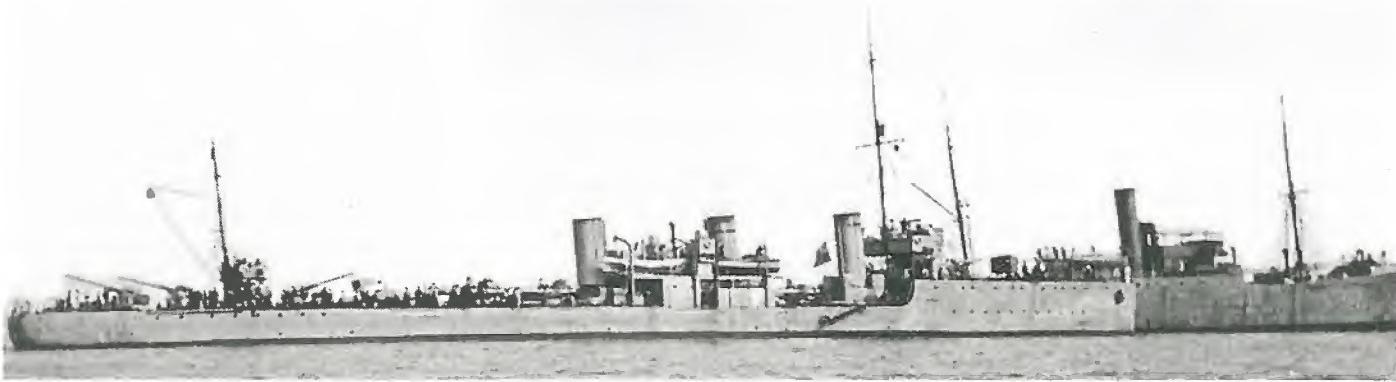
Niszczyciel „Mieczysław” (do 14 czerwca 1915 roku „Lejtenant Lombard”)

1913–1925 rok – prace przy montażu kadłuba zaczęły się na pochylni w sierpniu 1915 roku. W związku z niebezpieczeństwem zajęcia Rewela przez wojska niemieckie, okręt w listopadzie 1917 roku (stopień gotowości kadłuba wynosił około 70%) został odholowany do Piotrogrodu. Włączony w skład dywizjonu niszczycieli w budowie Dywizji Niszczycieli. Dalsze losy jak „Michail”.

Niszczyciele typu Izaśław

Wśród niszczycieli zamówionych i zbudowanych dla Floty Bałtyckiej okręty typu Izaśław zajmują szczególną pozycję. Wynika to z faktu, że cechowały się wyjątkowo silnym uzbrojeniem i większą, niż inne rosyjskie niszczyciele, wypornością. Spotyka się nawet w literaturze określenie lidery, przewodniki flotylli (z ang. flotilla leader), chociaż takiej klasy okrętów we flocie rosyjskiej nie było. Za pierwowzór tego typu niszczycieli przyjmuje się zgłoszony przez stocznię „Lange i syn”⁵ projekt w ramach konkursu na 35-węzlowy niszczyciel dla Floty Bałtyckiej. Projekt ten przewidywał, że okręt będzie miał wyporność normalną 1325 ton, długość 104,7 m. Jako napęd przewidywano turbiny systemu Curtis AEG Vulcan zaś kotły systemu Vulcan.

⁵ „Ланге и сын”



Niszczyciel „Iziasław” po wcieleniu do służby

Projekt ten w przedstawionej wersji nie uzyskał akceptacji Głównego Zarządu Budownictwa Okrętowego (GUK)⁶. Jednak wkrótce Stocznia „Lange i syn” zmieniła właściciela⁷. Nowy właściciel przedstawił nowy wariant projektu niszczyciela, który został opracowany przez francuską firmę O. Normana. Zakładano w nim zwiększenie wyporności okrętu o 25 ton i długości kadłuba o 2,3 m. Największe zmiany dotyczyły jednak układu napędowego. Projekt przewidywał zamontowanie na niszczycielach bardziej ekonomicznych turbin systemu Brown-Boveri-Parsons oraz kotłów parowych systemu Normana. 9 listopada GUK wydał wstępna zgodę na budowę niszczycieli na podstawie projektu opracowanego przez stocznię. W dniu 28 grudnia 1912 roku Ministerstwo Marynarki zawarło ze stocznią kontrakt na budowę pięciu niszczycieli o wyporności normalnej 1350 ton. Jednocześnie w dokumencie tym określono cenę jednostkową na poziomie 2 mln rubli za okręt. Ustalono również harmonogram dostaw. I tak: pierwsza jednostka powinna być przekazana marynarce celem rozpoczęcia prób morskich nie później niż 1 maja 1915 roku, pozostałe odpowiednio: 1 czerwca i 1 września 1915 roku oraz 1 marca i 1 maja 1916 roku. Jednocześnie wyrażono zgodę na zamówienie za granicą turbin i urządzeń pomocniczych dla pierwszych dwóch niszczycieli⁸.

⁶ Główny Zarząd Budownictwa Okrętowego (GUK) i Morski Sztab Generalny na jednym ze swoich wrześniowych posiedzeń w 1912 roku podjęły decyzję o wyłączeniu Stoczni „Lange i syn” w Rydze z programu budowy niszczycieli. Powodem tego była obawa, że z racji bliskości granicy z Niemcami budowanie tam okrętów jest obarczone dużym ryzykiem w wypadku wybuchu wojny. Jednak w październiku zmieniono tę decyzję, jednocześnie ustalając, że w Rydze będą budowane kadłuby okrętów oraz wytwarzana część mechanizmów okrętowych. Finalne prace związane z końcowym wyposażeniem okrętów będą realizowane w Rewelu.

⁷ Akcjonерnego общества Либавских железоделательных и сталелитейных заводов od 28 kwietnia 1913 roku – Bekker & Co.

⁸ Należy zdawać sobie sprawę, że w chwili zawarcia kontraktu na budowę niszczycieli stocznia, w której one miały być budowane, istniała tylko na papierze. Ale już w kwietniu 1913 roku na północno-zachodnich przedmieściach Rewela ruszyły intensywne prace budowlane. Dzięki pomocy technicznej francuskich zakładów: w tym stocznii

KONSTRUKCJA

Konstrukcja kadłuba okrętu była analogiczna jak na czarnomorskim typie „Szczęśliwy”⁹. Dostrzegalną różnicą była przedłużona dziobówka, co pozwoliło rozmieścić tam dwie dodatkowe kabiny oficerskie.

Uzbrojenie artyleryjskie (według projektu) miało składać się z dwóch 102 mm dział (z jednostką ognia liczącą 150 naboi na lufę). Uzupełnieniem działały być 2 karabiny maszynowe. Uzbrojenie torpedowe było bardzo silne i składało się z czterech zespołów po trzy wyrzutnie o kalibrze 450 mm. Zapas torped miał wynieść 15 szt. (12 w wyrzutniach oraz 3 zapasowe umieszczone w specjalnych pojemnikach na górnym pokładzie). Dodatkowo okręt miał posiadać tory minowe pozwalające na zabranie ładunku 80 min kotwicznych.

Zespół napędowy składał się z dwóch niezależnych od siebie turbin systemu Brown-Boveri-Parsons oraz pięciu kotłów parowych systemu Normana. Każda z turbin oraz każdy kocioł był rozmieszczony w oddzielnym pomieszczeniu. Okręt posiadał dwa wały napędowe i dwie śruby.

BUDOWA NISZCZYCIELI

W połowie sierpnia 1913 roku budowa obiektów stoczni była na tyle zaawansowana, że zaczęto gromadzić pierwsze materiały niezbędne do rozpoczęcia budowy niszczycieli. 6 września 1913 roku na nowo

Norman, jak i szwajcarskiej firmy Brown Boveri Company powstała jedna z najnowocześniejszych stoczni w Rosji. Do warsztatów zakupiono najnowocześniejsze wówczas maszyny i urządzenia. Dzięki temu w stoczni można było budować turbiny parowe systemu Brown-Boveri-Parsons oraz kotły parowe systemu Normana dla niszczycieli i krążowników. Zakończenie budowy i wyposażenia stoczni (w tym dwóch wielkich pochylni do budowy krążowników) zaplanowano na koniec 1914 roku. Dlatego też dla pierwszych dwóch niszczycieli urządzenia i wyposażenie zamówiono w całej Europie. Np. turbiny w firmie Brown-Boveri w Szwajcarii, część mechanizmów pomocniczych do układu napędowego w firmie Norman we Francji, wały napędowe w Anglii. Ponadto zamówienia były też lokowane w zakładach rosyjskich.

⁹ Zob. „Okręty” nr 5

wybudowanych pochylniach Bekker & Co. rozpoczęto budowę pierwszych czterech niszczycieli: „Gromonosiec”, „Awtroil”, „Priamysław” i „Briacisław”. Piąty niszczyciel rozpoczęto budować w dniu 15 listopada po zwodowaniu głównego okrętu serii. Początkowo tempo budowy okrętów było bardzo wysokie. Potwierdzały to kontrole przeprowadzone przez GUK. Jednak wkrótce zakłady kooperujące zaczęły nie przestrzegać przyjętego harmonogramu. Zaplanowane na czerwiec 1914 roku wodowanie niszczyciela „Gromonosiec” (który 9 czerwca 1914 roku otrzymał nową nazwę „Iziasław”) zostało opróżnione o kilka miesięcy¹⁰. Sytuacja skomplikowała się jeszcze bardziej po wybuchu wojny. Całkowicie ustały dostawy zamówionych urządzeń i prefabrykatów nie tylko z Niemiec, ale również z neutralnej Szwajcarii¹¹. Także dostawy z Francji (z powodu strategicznej izolacji Rosji) docierały okrężną drogą przez Archangielsk, co wydłużało je w czasie. Nie lepiej było z rosyjskimi zakładami, które obciążone innymi pilnymi rządowymi zamówieniami nie wywiązywały się z przyjętych terminów. Mimo wszystko we wrześniu zakończono budowę kadłuba niszczyciela „Iziasław”. Do końca miesiąca zamontowano na nim wały napędowe wraz ze śrubami. 9 listopada 1914 roku nastąpiło wodowanie okrętu. Będąc zakotwiczonym przy nabrzeżu wyposażeniowym, jeszcze przez prawie półtora miesiąca oczekiwali na dostarczenie kotłów. Termin wodowania „Awtroila” uległ opóźnieniu tym razem ze względu na brak wyszkolonych specjalistów od nitowania¹². Jednak

¹⁰ Na przykład nie dostarczono w terminie śrub napędowych i urządzeń pomocniczych do układu napędowego.

¹¹ Jak wspominano wcześniej, turbiny dla pierwszych dwóch niszczycieli były zamówione w Szwajcarii. W momencie wybuchu wojny, Szwajcaria zachowała neutralność i zamówione urządzenia nie dotarły do Rosji. Dlatego też (chcąc okręty jak najszybciej oddać do służby) zdecydowano, że dla „Iziasława” prawą turbinę zamówić się w Zakładach Bałtyckich, a lewą wykorzystać zamówioną dla „Priamysława”. Natomiast dla „Awtroila” zamówiono Zakładach Putiłowskich. Natomiast zamówienie na turbiny dla kolejnych dwóch niszczycieli zostały ulokowane w amerykańskich zakładach Westinghouse Electric.

¹² Pracujący przy niszczycielu robotnicy zostali w trybie pilnym przeniesieni na budowę nowego

Niszczyciele typu Iziasław					
Nazwa	Stocznia	Ujęty w spisach floty	Położenie stępki	Wodowanie	Wcielenie do służby
„Gromonosiec”	Bekker & K	28.09.13	06.09.13	09.10.14	16.06.17
„Awtroil”		28.09.13	06.09.13	31.12.14	30.07.17
„Priamysław”		28.09.13	06.09.13	27.06.15	20.07.27
„Briacisław”		28.09.13	06.09.13	19.09.15	Nie ukończony
„Fiodor Stratilał”		28.09.13	23.11.14	04.10.17	Nie ukończony

udało się okręt ukończyć i zwodować jeszcze w 1914 roku (chociaż w ostatni dzień, bo 31 grudnia). Pozostałe dwie jednostki, których termin wodowania był też zaplanowany na ten rok, zostały zwodowane odpowiednio: „Priamysław” 27 czerwca, a „Briacisław” 19 września 1915 roku¹³.

Analiza dotychczasowych działań wojennych wykazała, że uzbrojenie artyleryjskie składające się z dwóch dział jest niewystarczające. Dlatego 20 sierpnia 1915 roku podjęto decyzję o wzmacnieniu uzbrojenia o dodatkowe trzecie działa (zmniejszając jednocześnie liczbę potrójnych zestawów torpedowych do trzech).

Od maja 1916 firma Bekker & Co. staje się faktycznie firmą państwową.

Pod koniec maja GUK nakazał zainstalować na niszczycielach dodatkowe czwarce 102 mm działa (na dziobówce z tyłu za pierwszym). Wymagało to pewnych zmian w rozmieszczeniu dziobowej nadbudówki i masztów.

17 sierpnia 1916 na niszczycielu „Iziasław” rozpoczęła pracę komisja odbiorcza. Próby prędkości okrętu, które miały miejsce pod koniec grudnia skończyły się awarią układu napędowego (problem z kotłami), a sam okręt powrócił do stoczni celem usunięcia tej awarii i innych usterek wskazanych przez komisję¹⁴. W kwietniu 1917 roku na wniosek dowództwa Dywizji Niszczycieli zamontowano na niszczycielu „Iziasław” kolejne pięć 102 mm działa. 16 maja przeprowadzono ostatnie próby i po podpisaniu aktu odbioru okręt wszedł w skład 3. dywizjonu.

„Awtroil” rozpoczął próby morskie 18 maja i trwały one do 29 lipca 1917 roku. 30 lipca został oficjalnie przyjęty do służby.

W październiku 1917 roku, w związku z zagrożeniem opanowania Rewela przez wojska niemieckie, pozostałe trzy okręty zostały ewakuowane. „Priamysław”

i „Briacisław” zostały celem zakończenia budowy odholowane do Piotrogrodu. Piąty „Fiodor Stratilał”, nie bez trudności z racji niskiej gotowości budowy, został w dniu 24 listopada doholowany do Kronsztadu.

Zgodnie z uchwałą Rady Pracy i Obrony z dnia 20 lutego 1924 roku z nieukończonych okrętów typu Iziasław postanowiono dokończyć budowę tylko niszczyciela „Priamysław” (z dniem 5 lutego 1925 roku „Kalinin”). Prace wykończeniowe realizowane były w Stoczni Bałtyckiej w Leningradzie. W momencie rozpoczęcia prac stopień gotowości okrętu oszacowano na 69%. Po zakończeniu prób, z dniem 20 lipca 1927 roku wszedł w skład Morskich Sił Morza Bałtyckiego. „Briacisław” i „Fiodor Stratilał” zostały przeznaczone do rozbiórki.

Niszczyciel „Iziasław” – do 9 czerwca 1914 roku „Gromonosiec”, od 31 grudnia 1922 roku „Karl Marks”

1913–1917 rok – prace przy montażu kadłuba zaczęły się na pochylni we wrześniu 1913 roku. W dniu 17 sierpnia 1916 rozpoczęły się próby morskie. W grudniu 1916 roku wszedł w skład 3. dywizjonu niszczycieli Dywizji Niszczycieli. W dniu 16 czerwca 1917 roku został podpisany akt odbioru okrętu. Okręt flagowy 3. dywizjonu niszczycieli. W kwietniu 1917 roku na pokładzie okrętu zamontowano pięć 102 mm działa, a w sierpniu 63 mm działa przeciwlotnicze. Uczestniczył w operacji moonsundzkiej. W październiku uszkodził na mieliźnie prawy wał napędowy. W listopadzie 1917 roku załoga opowiedziała się po stronie bolszewików.

1918–1941 rok – zimą 1917/1918 roku bazował w Helsingforsie. W dniach 10–18 kwietnia w składzie piątej grupy okrętów brał udział w „Lodowym Pochodzie Floty Bałtyckiej” do Kronsztadu. Ponieważ prawa turbina była w remoncie, część drogi pokonał na holu transportowca „Lusi”. Przebazowany do Piotrogrodu. Od października 1918 do grudnia 1919 roku znajdował się w rezerwie. Od 21 kwietnia 1921 roku w składzie Morskich Sił Morza Bałtyckiego w 2. dywizjonie niszczycieli. W latach 1925–1927 remont kapitałny (zainstalowano 37 mm automatyczne działo przeciwlotnicze systemu Maxima). W latach 1934–37 kolejny remont kapitałny

połączony z modernizacją. Zamontowano zamknięty mostek, zainstalowano nowe środki łączności. Zmianie uległ zestaw uzbrojenia. Zdemontowano jedno działo 102 mm oraz potrójny aparat torpedowy. Uzbrojenie przeciwlotnicze składało się z czterech 45 mm półautomatycznych działek plot typu 21-K oraz dwóch 12,7 mm karabinów maszynowych typu DSzK. W dniach 8–11 sierpnia 1930 roku uczestniczył w oficjalnej wizycie w Oslo. Grudzień 1939 – styczeń 1940 uczestniczył w wojnie sowiecko-fińskiej. Wykonywał zadania związane ze wsparciem wojsk własnych i ostrzałem wybrzeża przeciwnika. Latem 40 roku na niszczycielu przeprowadzano próby z działem bezodrzutowym systemu Kurczewskiego¹⁵. W czerwcu 1941 roku wchodził w skład 3. dywizjonu niszczycieli w Tallinie. Od wybuchu wojny aktywnie uczestniczył w działańach bojowych. Eskortował konwoje, brał udział w operacjach minowych. 1 lipca podczas eskorty konwoju z Tallina do Kronsztadu w okolicach wyspy Gogland wszedł na minę, której wybuch uszkodził kadłub. Odholowany do Kronsztadu i gdzie w ciągu miesiąca został wyremontowany. Na początku sierpnia powrócił do Tallina. W dniu 8 sierpnia wszedł do zatoki Hara (ok. 70 km na wschód od Tallina) i zacumował przy nabrzeżu niewielkiego portu w Loksa z zadaniem wsparcia oddziałów lądowych. Tam też stał się celem nalotu niemieckich samolotów. Trafiony zatonął z dużymi stratami wśród załogi (38 zabitych i 47 rannych). Wrak znajdował się tam aż do początków lat sześćdziesiątych. Wtedy to jego resztki zostały wydobyte i przekazane na złom.

Niszczyciel „Awtroil” – od 2 stycznia 1919 roku „Lennuk”, od 23 sierpnia 1933 roku „Almirante Guide”

1913–1917 rok – prace przy montażu kadłuba zaczęły się na pochylni we wrześniu 1913 roku. W dniu 18 maja 1917 rozpoczęły się próby morskie. W dniu 29 lipca 1917 roku został podpisany akt odbioru okrętu. Okręt wszedł w skład 3. dywizjonu niszczycieli Dywizji Niszczycieli. W kwietniu 1917 roku na pokładzie okrętu zamontowano pięć 102 mm działa, a w sierpniu 63 mm działa przeciwlotnicze. Uczestniczył w operacji moonsundzkiej. W listopadzie 1917 roku załoga opowiedziała się po stronie bolszewików.

1918–1949 rok – zimą 1917/1918 roku bazował w Helsingforsie. W dniach 10–19 kwietnia w składzie piątej grupy okrętów brał udział w „Lodowym Pochodzie Floty Bałtyckiej” do Kronsztadu. W listopadzie

¹³ Pływającego doku niezbędnego do wykonywania pilnych remontów uszkodzonych okrętów.

¹⁴ 31 stycznia 1915 roku Sztab Główny Marynarki, dokonując oceny projektu niszczycieli typu „Iziasław”, ocenił go jako najlepszy ze wszystkich typów budowanych dla Floty Bałtyckiej. Jednocześnie zwrócił się do ministra marynarki z propozycją zamówienia w Bekker & Co. jeszcze trzech niszczycieli tego typu. Jednostki te powinny mieć zwiększoną zasięg i uzbrojenie artyleryjskie (do trzech 102 mm działa). Propozycja ta nie uzyskała akceptacji ministra ponieważ zakład nie był w stanie wywiązać się z już przyjętych zobowiązań.

¹⁵ Przedsięwzięcia te trwały do maja 1917 roku, mimo że okręt formalnie włączono w skład 3. dywizjonu niszczycieli Dywizji Niszczycieli.

¹⁵ Zob. niszczyciel „Engels”.



Niszczyciel „Iziasław” w 1918 roku w Kronsztadzie

1918 roku w składzie sił czynnych (DOT). Do końca roku uczestniczył w operacjach minowych związanych z zabezpieczeniem Kronsztadu. Kilkakrotnie realizował misje rozpoznawcze u wybrzeży Estonii. 26 grudnia wyszedł w kierunku Rewela. Na drugi dzień został otoczony i przechwycony przez zespół okrętów angielskich w okolicach latarniowca „Revelstein”. Wobec beznadejnego położenia załoga okrętu poddała niszczycielu¹⁶. 2 stycznia 1919 roku nieuszkodzony niszczyciel został przekazany marynarce wojennej Estonii. Otrzymał nową nazwę „Lennuk”. Po obsadzeniu załogą aktywnie działał przeciwko jednostkom sowieckim. Po zakończeniu wojny i podpisaniu traktatu pokojowego ze zredukowaną załogą bazował w Tallinie. W 1933 roku sprzedany do Peru. Wszedł w skład peruwiańskiej marynarki wojennej pod nazwą „Almirante Guide”. Wrzesień 1933 – lipiec 1934 przejście do Peru. Uczestniczył w II wojnie światowej (głównie patrole na własnych wodach terytorialnych). Wycofany z czynnej służby i rozbrojony w listopadzie 1947 roku. Dwa lata później sprzedany prywatnej firmie celem złomowania¹⁷.

¹⁶ Zob. niszczyciel „Spartak”.

¹⁷ Zainteresowanych dokładnym poznaniem losów niszczyciela „Awtroil” i „Spartak” odsyłam, do interesującego, opisującego w sposób pełny historię obu tych jednostek, artykułu – Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodriges J.A., *Niszczyciele „Spartak” i „Awtroil”* [w:] Okręty Wojenne nr 51, 52, 53, 54, 55.

Niszczyciel „Priamysław” (od 5 lutego 1925 roku „Kalinin”)

1913–1941 rok – prace przy montażu kadłuba zaczęły się na pochylni we wrześniu 1913 roku. W październiku 1917 roku wobec groźby zdobycia Rewela przez oddziały niemieckie w stanie nieukończonym ewakuowany do Piotrogrodu, gdzie miała być kontynuowana budowa okrętu. Zaliczony do dywizjonu niszczycieli w budowie Dywizji Niszczycieli. Następnie przeniesiony do stałej konserwacji. W wykonaniu uchwały STO w latach 1924–27 została dokończona jego budowa. 20 lipca włączony w skład Morskich Sił Morza Bałtyckiego. Uczestniczył w oficjalnych wizytach zespołów okrętów sowieckich w dniach 19–21 sierpnia 1929 roku w Kłajpedzie oraz 1–10 września w Gdyni. W 1935 roku na niszczycielu prowadzono próby z działami o kalibrze 152 mm oraz 305 mm systemu Kurczewskiego. W latach 1937–41 niszczyciel przebywał w remoncie kapitałnym. W jego ramach została m.in. doposażony trał – parawan typu K1, zrzutnie bomb głębinowych. Wzmocnieniu uległa obrona przeciwlotnicza okrętu poprzez zamontowanie na nim dwóch 45 mm działa pół-automatycznych typu 21K oraz zmianę 7,62 mm dwóch karabinów maszynowych M1 na 12,7 mm DSzK. W momencie wybuchu wojny sowiecko-niemieckiej znajdował się w remoncie kapitałnym. Remont

ten został w trybie pilnym zakończony, a okręt dołączył do swojego macierzystego 3. dywizjonu niszczycieli stacjonującego w Tallinie. Przez pierwsze dwa wojenne miesiące aktywnie uczestniczył w działańach floty. Brał udział w stawianiu zagród minowych, eskortował konwoje. W czasie operacji ewakuacji bazy marynarki w Tallinie został wyznaczony do straży tylnej. Na pokład został zaokrętowany sztab dowódcy obrony minowej floty kontradm. J. Ralla oraz około 250 ewakuowanych żołnierzy. 28 sierpnia około 22.10 okręt wszedł na minę w pobliżu wyspy Mohni. Wybuch spowodował silne uszkodzenie części dziobowej okrętu, a towarzyszący jemu wstrząs uszkodził wiele urządzeń i mechanizmów okrętowych. Na szczęście dla załogi i pasażerów okręt utrzymywał się na powierzchni jeszcze przez około godzinę, co pozwoliło na ewakuację na inne jednostki pasażerów i załogi. Dzięki temu straty w ludziach były stosunkowo niewielkie.

Niszczyciel „Briacisław”

1913–1925 rok – prace przy montażu kadłuba zaczęły się na pochylni we wrześniu 1913 roku. W październiku 1917 roku wobec groźby zdobycia Rewela przez oddziały niemieckie, w stanie nieukończonym został ewakuowany do Piotrogrodu, gdzie miała być kontynuowana jego budowa. Zaliczony do dywizjonu niszczycieli



Niszczyciel „Kalinin” po wcieleniu do służby

w budowie Dywizji Niszczycieli. Następnie przeniesiony do stałej konserwacji. Zakotwiczyony został przy jednym z nabrzeży dawnych Zakładów Putiłowskich. Ocenia się, że jego stopień gotowości wynosił wtedy około 50% (w tym kadłuba 96%). 16 marca 1923 roku na skutek awarii kingstonów okręt zatonął. 6 lipca tego samego roku podniesiony. 20 lutego 1924 roku zapadła decyzja o skreśleniu jednostki z listy floty i przekazaniu do rozbiórki na metal.

Niszczyciel „Fiodor Stratilat”

1913–1925 rok – prace przy montażu kadłuba zaczęły się na pochylni we listopadzie 1915 roku. W listopadzie 1917 roku wobec groźby zdobycia Rewela przez oddziały niemieckie, w stanie nieukończonym ewakuowany do Kronsztadu, gdzie miała być kontynuowana budowa okrętu. Zaliczony do dywizjonu niszczycieli w budowie Dywizji Niszczycieli. Następnie przeniesiony do stałej konserwacji. Zakotwiczyony został przy jednym z nabrzeży dawnych Zakładów Putiłowskich. Ocenia się, że jego stopień gotowości niszczyciel wynosił wtedy około 40% (w tym kadłuba 78%). 20 lutego 1924 roku zapadła decyzja o skreśleniu jednostki z listy floty i przekazaniu do rozbiórki na metal.

Niszczyciele typu Gogland

Próby wejścia niemieckich zakładów przemysłowych na rosyjski rynek miały długą tradycję. Jednym z najbardziej dynamicznych koncernów był Schichau. Posiadał on na początku dwudziestego wieku dwie potężne stocznie w Elblągu i Gdańskim (na przełomie XIX i XX wieku przedsiębiorstwo Schichaua było jedną z dwóch największych niemieckich stoczni prywatnych, obok Germaniawerft Kruppa w Kilonii). Stocznie te budowały praktycznie wszystkie typy okrętów wojennych

przy relatywnie niskiej cenie (dzięki taniej sile roboczej na wschodzie ówczesnych Niemiec). Od 1903 budowano też na eksport – głównie dla Rosji i państw skandynawskich. Z chwilą rozpoczęcia w Rosji realizacji gigantycznego programu budowy okrętów dla Flot Bałtyckiej i Czarnomorskiej, kierownictwo koncernu zintensyfikowało działania mające na celu pozyskanie kontraktów na ich budowę. Na początku 1912 roku właściciel firmy Karl Zise zwrócił się do Morskiego Ministerstwa z prośbą o wyrażenie zgody na budowę w Rydze stoczni. Naczelnik Głównego Zarządu Budownictwa Okrętowego w odpowiedzi na to wystąpienie zaproponował jako miejsce budowy miejscowości Narwa¹⁸. Ponadto, powołując się na ukaz carski¹⁹ wskazał, że okręty mogą być budowane tylko przez rosyjskich producentów, a w skład zarządu stoczni nie mogą wchodzić członkowie nie będący obywatelami rosyjskimi. Zarządzenie to zostało ominięte przez właściciela niemieckiej stoczni Schichau inżyniera Karla Zise. Założył on mianowicie w okolicach Rygi filię swojej stoczni, którą nazwano Stocznią Miulgrabinenską. Na stanowisko dyrektora powołał on rosyjskiego kontradmirała w stanie spoczynku Karla Lessena²⁰. W marcu 1913 roku rząd rosyjski zawarł z nim umowę na budowę 9 niszczycieli typu Gogland²¹. Jednocześnie na poczet kontraktu została przekazana zaliczka w wysokości 3,4 mln rubli²². Na

przedmieściach Rygi na zachodnim brzegu Dwiny (po zakupieniu obszernego terenu inwestycyjnego przez Karla Lessena i otrzymaniu niezbędnych zezwoleń) rozpoczęto budowę nowej stoczni. Dyrektor, jak i całe kierownictwo budowy, było związane ze stocznią Schichau. Prace postępowały bardzo szybko i już pod koniec 1913 roku na pochylniach Stoczni Miulgrabienskiej rozpoczęto budowę pierwszych czterech jednostek („Gogland”, „Griengamn”, „Kulm”, „Patras”)²³.

Projekt tych jednostek był zbliżony do budowanych na pochylniach innych stoczni niszczycieli. Zakładał, że okręt będzie miał w uzbrojeniu dwa 102 mm działa oraz dwa 7,62 mm karabiny maszynowe. Skład uzbrojenia torpedowego został określony na sześć podwójnych wyrzutni (6x2), później zamienionych na cztery potrójne (4x3). Okręt miał zwiększoną do 1357 ton wyporność normalną. Zgodnie z zawartym kontraktem jednostki miały otrzymać na pęd (turbiny i kotły) wyprodukowane przez zakłady Schichau w Niemczech. W jego skład wchodziły dwie turbiny oraz pięć kotłów (każdy z tych elementów w oddzielnym pomieszczeniu). Całe wyposażenie dla okrętów miało pochodzić z zakładów kooperujących z Schichau. Jak można zauważyć, koncepcja budowy tych okrętów polegała na założeniu, że zakłady w Rydze miały pełnić funkcje jak gdyby montowni. Zgodnie z zapisami w umowie pierwsze sześć niszczycieli stoczni powinna przekazać w 1915 roku, a pozostałe 3 na początek 1916 roku.

Dokumentację konstrukcyjną dla niszczycieli opracowano w stoczni Schichau. W opinii Rosjan była ona przygotowana pospiesznie, miała wiele błędów technicznych²⁴ i nie uwzględniała zapisów ujętych w specyfikacji zamówienia. Do najważniejszych mankamentów projektu należy zaliczyć: brak podwójnego dna w dziobowych

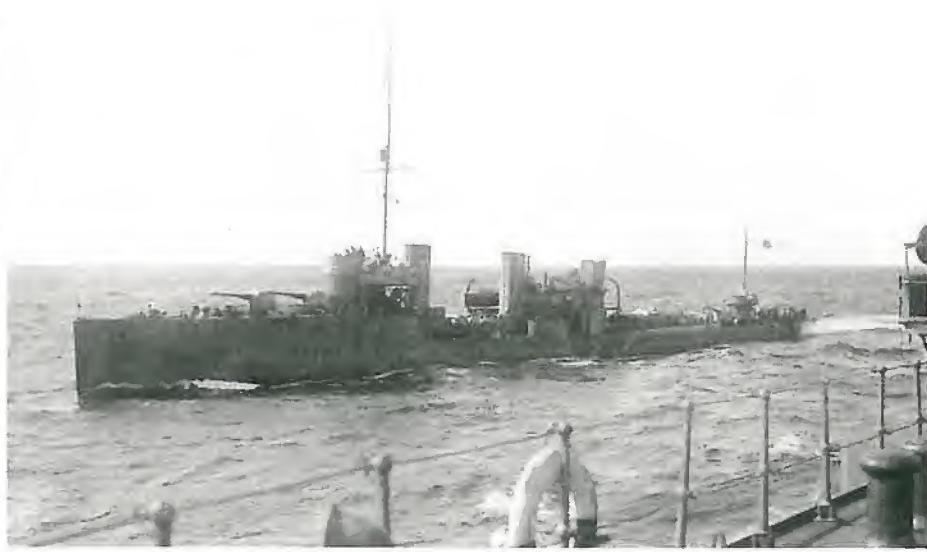
wewnętrzny pozycji monopolisty próbowali narzuścić własne ceny na budowane okręty. Kontrtorpedowiec (niszczyciel – R.J.) miał kosztować 2,5 mln rubli. Chcąc z nimi skutecznie konkurować firma Schichau obniżyła cenę każdego okrętu, który zamierzała zbudować w Stoczni Miulgrabienskiej do 2 mln rubli. [...] podczas negocjacji dotyczących założenia Stoczni Miulgrabienskiej Zise postawił jako warunek wstępny jej otwarcia otrzymanie kontraktu na budowę co najmniej 12 niszczycieli. Ostatecznie zgodził się jednak na 9 jednostek, gdyż otrzymał dodatkowy kontrakt na budowę w stoczni w Gdańsku dwóch krążowników lekkich „Admirał Niewiejskij” i „Murawiov-Amurskij” dla Flotylli Syberyjskiej [...] – ale okręty te już zupełnie inną historią, aczkolwiek niesamowicie ciekawa.

¹⁸ Zaplanowano wybudowanie sześciu pochylni o wielkości umożliwiającej budowę okrętów klasy niszczyciel, hale montażowe, elektrownię, kuźnię oraz osiedle mieszkaniowe dla robotników. Termin zakończenia wszystkich prac budowlanych zaplanowano na koniec 1913 roku. Od połowy sierpnia 1913 roku planowano rozpocząć pracę przy pierwszych trzech okrętach. Kolejne trzy miały rozpocząć w październiku tego samego roku.

¹⁹ Co wydaje się zastanawiającym wobec generalnie bardzo dobrych opiniach o jednostkach projektowanych i konstruowanych w stoczniach Schichau.



Obsługa wyrzutni torped na niszczycielu „Karl Marks”



Niszczyciel „Karl Marks” lata trzydzieste

kotłowniach i maszynowniach oraz mały zapas paliwa, co skutkowało relatywnie małym zasięgiem²⁵. Ponadto, kadłub cechował się „lekką” konstrukcją. W miejscu, gdzie stykała się rufowa i dziobowa maszynownia napięcia wzdużne kadłuba przekraczały dopuszczalne wartości (groziło to nawet możliwością przełamania się kadłuba na falach). Śruby napędowe były poniżej linii stępki, co w wypadku dotknięcia kadłubem dna prowadziłoby do ich uszkodzenia. Mimo tych uwag w październiku 1913 roku Ministerstwo Marynarki zatwierdziło dokumentację na budowę okrętów²⁶.

BUDOWA

Budowa dwóch pierwszych niszczycieli „Gogland”, „Griengamn” rozpoczęła się z opóźnieniem. W grudniu 1913 roku rozpoczęto pracę przy kolejnych dwóch jednostkach – „Kulm” i „Patras”. W 1914 roku w Zakładach Lessnera w Petersburgu zamówiono uzbrojenie torpedowe dla okrętów. Po wybuchu wojny tempo prac spadło. Stopień gotowości okrętów był niewielki²⁷.

Po wybuchu wojny Stocznia Miulgrabienska została zarekwirowana przez rząd rosyjski. W połowie 1915 roku, z powodu niekorzystnej dla wojsk rosyjskich sytuacji na froncie i zagrożenia Rygi przez siły nie-

Niszczyciele typu Gogland					
Nazwa	Stocznia	Ujęty w spisach floty	Położenie stępki	Wodowanie	Wcielenie do służby
„Gogland”	Stocznia Miulgrabienska	28.09.13	23.11.13	Jesień 1914	Nieukończony
„Griengamn”		28.09.13	23.11.13	Koniec 1914	Nieukończony
„Kulm”		28.09.13	...12.13	?	Nieukończony
„Patras”		28.09.13	23.11.13	13.08.1916	Nieukończony
„Stirsuden”		28.09.13			
„Smoleńsk”		28.09.13			
„Tenedos”		28.09.13			
„Chios”		28.09.13			
„Rymnik”		28.09.13			
				budowy nie rozpoczęto	

mieckie, zapadła decyzja o jej ewakuacji. Przeholowano do Piotrogrodu kadłuby niedokończonych okrętów. Również pozostały tam przetransportowane zgromadzone w Stoczni Miulgrabienskiej elementy wyposażenia dla nich. W krótkim czasie zostały wznowione dalsze prace stoczniowe. Jednak już w październiku 1916 roku zawieszono ich dalszą budowę. Wynikało to przede wszystkim ze znacznego pogorszenia się ogólnej sytuacji ekonomicznej państwa rosyjskiego. Ponadto niebagatelny wpływ na tę decyzję miał fakt, że okręty te miały posiadać urządzenia i wyposażenie produkcji niemieckiej. Wobec zerwania już wcześniej więzi kooperacyjnych, pozyskanie ich było niemożliwe. Jeszcze w listopadzie 1916 roku na polecenie Ministerstwa Marynarki podjęto próbę konwersji niewykończonych niszczycieli na szybkie trałowce (które ze względu na wojnę minową na Bałtyku były bardzo potrzebne). Miano ją zakończyć w 1918 roku. Jednak niewielki postęp tych prac (do lutego 1917 roku stopień ich realizacji wynosił mniej niż 20 % z zaplanowanych) spowodował wydanie w październiku 1917 roku przez Rząd Tymczasowy decyzji o ich przerwaniu.

Zamiast zakończenia

Główny Zarząd Budownictwa Okrętowego w końcu marca 1917 roku otrzymał od R.A. Matrosowa projekt niszczyciela o wyporności 2100 ton. Po wstępnej ana-

lizie dokumentu został on przesłany do Sztabu Głównego Marynarki Wojennej. Swoją charakterystyką przypominał mocno „wydłużony” niszczyciel „Gawril”, ale ze znacznie wzmocnionym i rozbudowanym uzbrojeniem. Kadłub, podzielony na dwadzieścia przedziałów, miał być wykonany ze stali okrętowej o zwiększonej wytrzymałości. Miał też posiadać specjalne wzmocnienia przeciwłodowe. Dla polepszenia właściwości morskich część dziobowa okrętu miała mieć silnie rozchylone wręgi.

Układ napędowy miał być generalnie powtóreniem tego, jaki zastosowano na typie „Gawril”. Zmiany miały charakter kosmetyczny i dotyczyły innego kształtu osłon wentylatorów. Zasięg okrętu (przy normalnym zapasie paliwa w ilości 360 ton²⁸) oraz prędkości 25 węzłów, miał wynosić około 1000 mil. Zapas wody kotłowej (przechowywanej w trzech cysternach) obliczono na 55 ton. Jednostka miała posiadać dwa turbogeneratory (każdy o mocy 50 kW) rozmieszczone w maszynowniach oraz jeden awaryjny (o mocy 15 kW) usytuowany powyżej linii wodnej w nadbudówce.

Zasadnicza różnica w stosunku do dotychczas budowanych niszczycieli dotyczyła uzbrojenia. W jego skład miała wejść bateria ośmiu 102 mm armat L60²⁹.

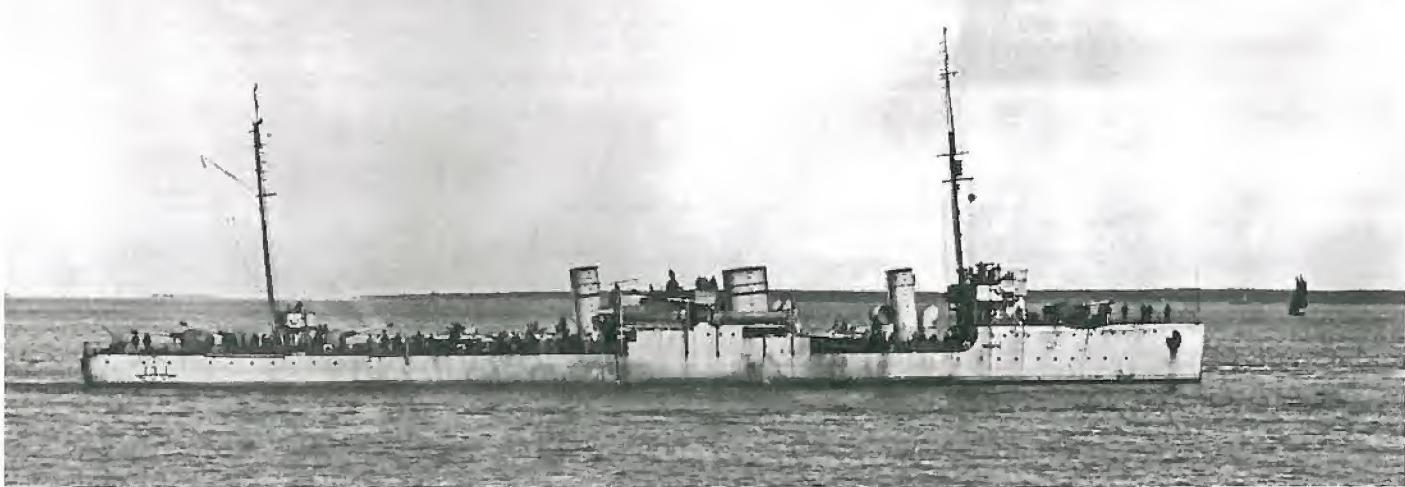
²⁵ Brak podwójnego dna na całej długości powodował określone konsekwencje. W stosunku do innych niszczycieli nawet niewielkie uszkodzenie dna mogło spowodować zatopienie przedziałów maszynowni i kotłowni, co w warunkach bojowych mogło skutkować utratą okrętu. Ponadto brak podwójnego dna ograniczał zabierany zapas paliwa a więc – zasięg okrętu.

²⁶ Wpływ na to miało (jak sugerują autorzy rosyjscy: zob. m.in. Wierstiuk A.N., Gordieiew C., dz.cyt.) chęć pozyskania kolejnej stoczni posiadającej możliwość budowy okrętów klasy niszczyciel, potrzeby floty, jak również fakt, że stocznia budowała również dwa krajoburniki dla rosyjskiej flotylli syberyjskiej.

²⁷ Stan zaawansowania prac przedstawiał się następująco „Goland” – 21,6%, „Griengamn” – 35%, „Kulm” – 16,8%, „Patras” – 8%. Pozostałych pięciu niszczycieli, do wybuchu wojny, nie zdano nawet rozpoczęć („Rymnik”, „Smoleńsk”, „Stirsuden”, „Tieniedos”, „Chios”).

²⁸ Pełny zapas zabieranego paliwa miał wynosić 615 ton.

²⁹ Istniał też projekt uzbrojenia niszczyciela w zestawie pięciu 130 mm działa L55 z zapasem 600 nabojów.



Niszczyciel „Konstantin” 1917 rok

Do obrony przed zagrożeniem lotniczym służyły dwa 76,2 mm działa Lendera oraz dwa 7,62 mm karabiny maszynowe. Amunicja do dział głównego kalibru miała być przechowywana w trzech komorach amunicyjnych (jedna w dziobowej i dwie w rufowej części okrętu) po 250 nabojów w każdej. Komory miały być wyposażone w dwie windy. Ponadto przewidziano jedną komorę amunicyjną na amunicję przeciwlotniczą o kalibrze 76,2 mm³⁰. Uzbrojenie torpedowe miało się składać z trzech potrójnych zestawów 450 mm wyrzutni. Dodatkowo istniała możliwość zamontowania kolejnej czwartej potrójnej wyrzutni w miejscu zdemontowanego jednego z dział głównego kalibru. Okręt mógł zabrać 200 min wz.1912 (a nawet 300 tego typu, ale wtedy istniałyby ograniczenia w użyciu działa głównego kalibru). W skład wyposażenia wchodziły dwa reflektory o średnicy 60 cm.

Projekt okrętu spotkał się z krytyką Głównego Zarządu Budownictwa Okrętowego, który wskazywał na liczne błędy przy jego tworzeniu. Dotyczyły one m.in. niewłaściwie przyjętych obliczeń przy określaniu prędkości jednostki, jej zasięgu, parametrów gabarytowo-masowych urządzeń napędowych, jak również wytrzymałości kadłuba. Ponadto, skrytykowano rozmieszczenie działa na otwartych stanowiskach bez masek przeciwodłamkowych, co narażało obsługi na straty. Dlatego też projekt ten na tym etapie przestał być poddawany dalszym szczegółowym ocenom i analizom.

Należy go jednak uznać za interesujący pomysł stworzenia wielozadaniowego okrętu silnie uzbrojonego w artylerię i wyrzutnie torpedowe. Był to projekt, który w dużym stopniu uwzględniał doświadczenia I wojny światowej. □

Źródła zdjęć: internet, zbiory Aleksandra Czernyszewa

Bibliografia

1. Bartelski J., *Jak szwedzki admirał został admirałem peruwiańskim, czyli suplement do artykułu o niszczycielach „Awtroił” i „Spartak” [w] Okręty Wojenne nr 76.*
 2. Baszkirow L.G., Waldre A., Mitiuckow N.W., Rodrigues J.A., *Niszczyciele Spartak i Awtroił* [w] Okręty Wojenne nr 51, 52, 53, 54, 55.
 3. Biereżnoj S.S., *Kriejsiera i minonoscy*, Moskwa 2002.
 4. Czernyszew A., *Nowiki lucczsyje esmincy rossijskogo impieratorskogo flota*, Eksmo, Moskwa 2007
 5. Dyskant J.W., *Cuszima 1905*, Warszawa 1989.
 6. Dyskant J.W., *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983.
 7. Dyskant J.W., Michałek A., *Port Artur Cuszima 1904–1905*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2005.
 8. Dyskant J.W., *Port Artur 1904*, Warszawa 1996.
 9. Gozda-Gołębowski J., Wywerka Prokurat T., *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1973.
 10. Herma M., *Pod banderą św. Andrzeja. Rola Floty Czarnomorskiej w realizacji koncepcji strategicznych (militarnych) Rosji w latach 1914–1917*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków, 2002.
 11. Herma M., *Programy rozbudowy rosyjskiej cesarskiej marynarki wojennej w latach 1906–1914*, [w] Przegląd Historyczno-Wojskowy nr 4 (219), Warszawa 2007.
 12. Herma M., *Rosyjska flota wojenna na Bałtyku w latach 1905–1917*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie, 2010 rok.
 13. Kinvig C., *Krucjata Churchilla. Brytyjska inwazja na Rosję 1918–1920*, Bellona, Warszawa 2008.
 14. Kosiarz E., *Bitwy na Bałtyku*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1978.
 15. Kosiarz E., *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1979.
 16. Łosiej G., *Operacjii germano-turickich sił w 1914–1918 gg.*, Petersburg 2004.
 17. Olender P., *Wojna rosyjsko-japońska 1904–1905. Działania na morzu*, Polska Akademia Umiejętności, Kraków 2010.
 18. Sobański M.S., *Stylny prototyp Nowik cz. 1 i 2*, [w] Okręty Wojenne nr 49, 50, 2001, Tarnowskie Góry.
 19. Spasskow I.D – redakcja, *Istorija otiezczestwennogo sudostrojenija T. III, Sudostrojenie w naczale XX w.*, Petersburg, 1995.
 20. Stiepanow J.G., Cwietkow I.F., *Eskadrennyj mino-nosec Nowik*, Sudostrejenie 1981.
 21. Supiat M., *Wojna zimowa 1939–1940 na morzu* [w] Okręty Wojenne nr 75, 76, 77.
 22. Szyrokord A.W., *Korabieina artillerija Rossijskogo flota 1867–1922 gg.*, Morskaja Kollekcyja 2(14) 1997.
 23. Taras A.J. (red.), *Encyklopedia korabli rossijskogo impieratorskogo flota 1892–1917 gg.*, Mińsk 2000.
 24. Usow W.J., *Eskadrennye minonoscy tipa „Izajaslaw*, Sudostrejenie 1984.
 25. Usow W.J., *Eskadrennye minonoscy tipow Lejtenant Iljin i Gaurit*, Sudostrejenie 1984.
 26. Wierciuk A.N., Gordieiew C., *Korabli minnych diwizji, ot Nowika do Goglnda*, Moskwa 2006.
 27. Zablockij W.P., Lewickij W.A., *Pierwyje „Nowiki” czernomorskiego flota. Esmincy tipa „Dierzki”*, Morska Kampanija nr 8 (21) 2008.
 28. Neiberg M.S., Jordan D., *Historia I wojny światowej. Front wschodni 1914–1920. Od Tannenbergu do wojny polsko-bolszewickiej*, Dom Wydawniczy REBIS, Poznań 2010.
- Czasopisma: Sudostrojenie, Naval, Gangut, Okręty Wojenne.

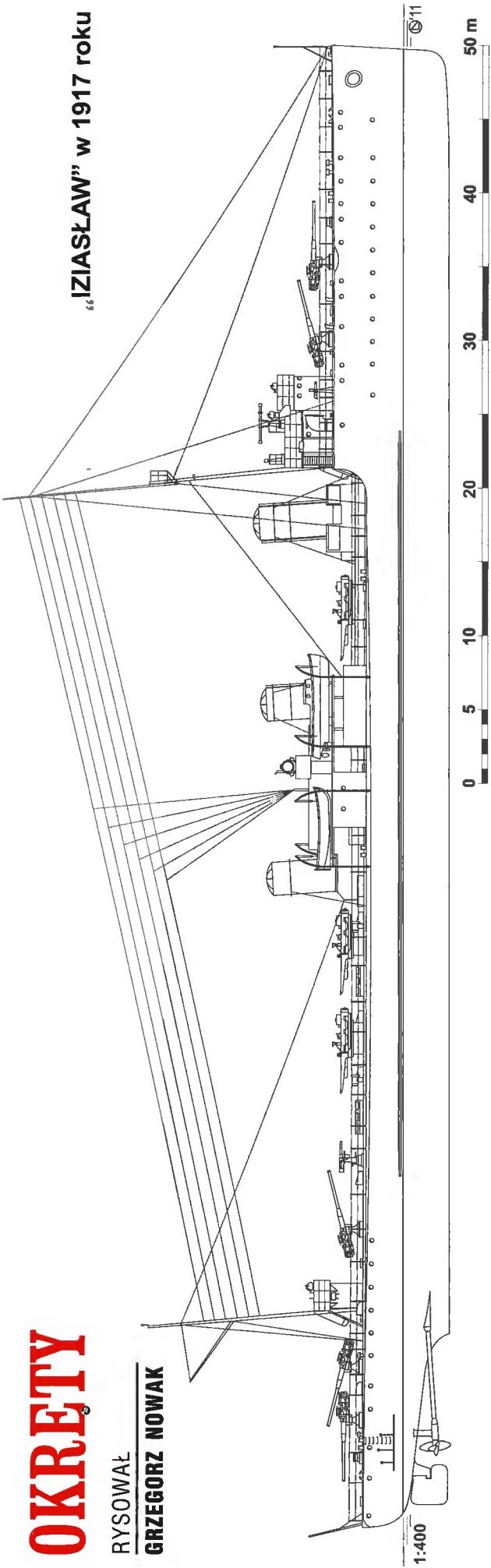


„Almirante Guise” w 1934 roku

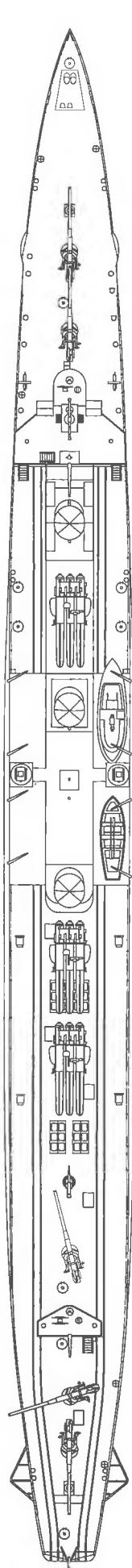
³⁰ Przewidywano możliwość przechowywania w niej 100 dodatkowych 102 mm nabojów.

OKRETY

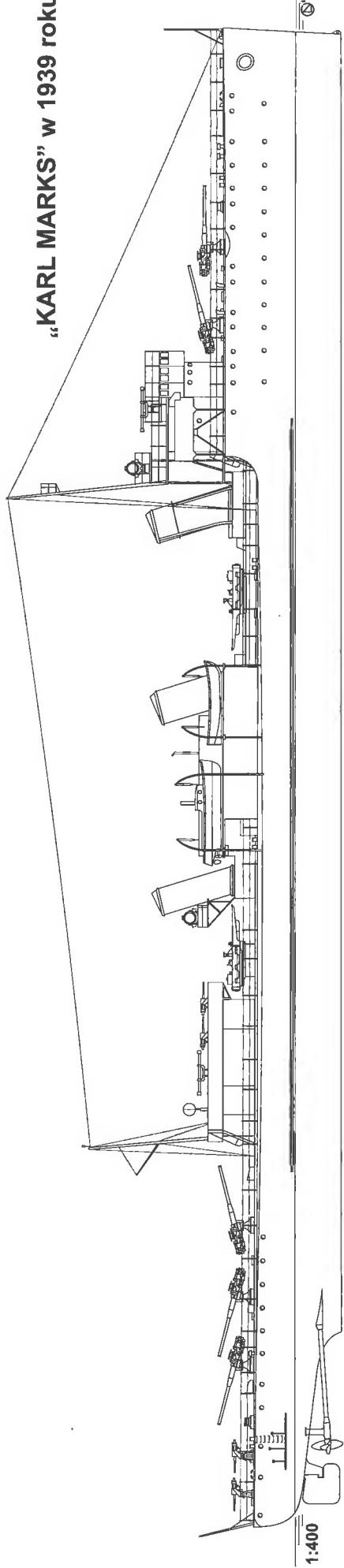
RYSOWAŁ
GRZEGORZ NOWAK



"IZIASŁAW" w 1917 roku



"KARL MARKS" w 1939 roku



Pancernik „Gneisenau”

Prace projektowe nad pancernikami D „Scharnhorst” i E „Gneisenau”

CZĘŚĆ PIERWSZA

Pancernik „Scharnhorst” sfotografowany podczas wypływanie na próby morskie w dniu 13 kwietnia 1939 roku zaplanowane na wodach M. Północnego [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Historia obu pancerników rozpoczyna się w drugiej połowie 1932 roku. W listopadzie tego roku doszło do spotkania dowódcy Reichsmarine admirała Raedera z ministrem obrony Rzeszy generałem Groenerem. W trakcie niego uzgodnili oni plan zwiększenia przyszłej floty Niemiec, która pod koniec 1938 roku miała się składać z sześciu Panzerschiffów, sześciu krążowników, sześciu niszczycieli, flotylli torpedowców, trzech flotylli kutrów patrolowych i w przypadku sprzyjającej sytuacji politycznej z 16 okrętów podwodnych. Jednak na drodze realizacji tego ambitnego planu napotkano na niewielkie trudności. Kiedy prowadzono prace konstrukcyjne nad trzecią jednostką (Ersatz Braunschweig), zbiegły się one w czasie z rozpoczęciem budowy francuskiego pancernika „Dunkerque”.

MIROSŁAW SKWIOT

Na podstawie zebranych danych wywiadowczych oszacowano przyszłą wyporność francuskiego okrętu na około 26 000 ton. Jednak największym zaatakowaniem dla Niemców była zaplanowana dla niego prędkość, która miała wynosić 31 węzłów. W przypadku uzbrojenia jej w 8 dział kalibru 330 mm, okazałoby się, że francuski okręt byłby silniejszy od jednostek typu Deutschland. Nieoczekiwane powstawała niekorzystna sytuacja dla Niemiec, w której to niemiecki okręt okazał się słabszy i wolniejszy od swojego potencjalnego przeciwnika. Gotowy projekt czwartego Panzerschiffe D (Ersatz Elsaß) został wstrzymany, a zaplanowany został do realizacji w latach 1931–1934.

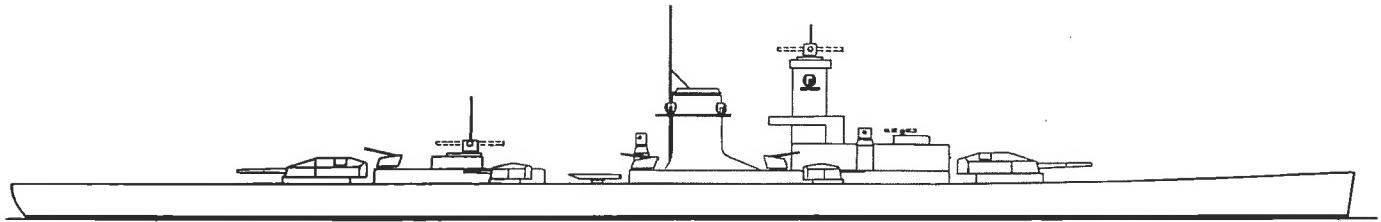
Budowa pancernika D i jego przyszła charakterystyka była wielokrotnie omawiana na zwołanych w ciągu 1933 roku kilku konferencjach na jego temat. W trakcie dyskusji przeprowadzonej w dniu 9 marca 1933 roku dopracowano ostateczne wymagania, na podstawie których przygotowano trzy wersje projektu pancernika D. Pierwszy z nich przewidywał wyporność 18 000

ton, drugi uzbrojenie złożone z armat kalibru 280 mm, trzeci uzbrojenie pancernika składające się z sześciu armat kalibru 330 mm. Kontradmirał dr O. Gross szef Marinekommandoamt był zwolennikiem budowy pancernika o wyporności 26 000

ton uzbrojonego w armaty kalibru 330 mm, który byłby zbliżony do francuskiej „Dunkerque”. Wybór odpowiedniego projektu nie był łatwy, ponieważ każdy z nich miał inny budżet. I tak pierwszy wariant przewidywał podstawowy koszt pancer-



Pancerniki „Scharnhorst” (na pierwszym planie) oraz „Gneisenau” (na drugim planie po prawej) sfotografowane wiosną 1939 roku w Kilonii [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]

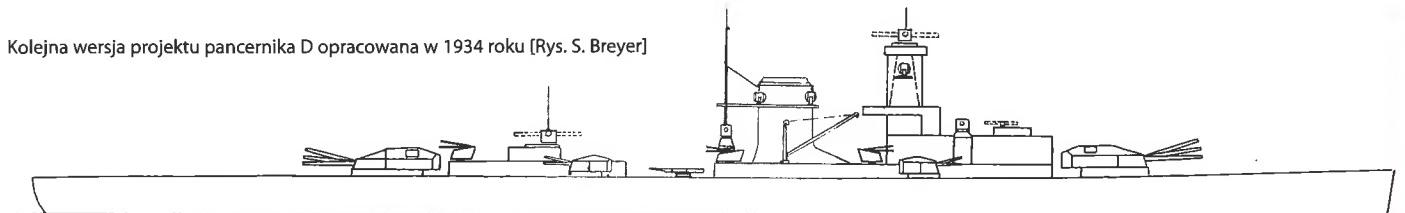


Projekt Panzerschiffe D (Ersatz Elsaß) opracowany w 1932 roku [Rys. S. Breyer]

„ADMIRAL GRAF SPEE“

Pierwsze projekty pancernika D były podobne do założeń przyjętych na poprzednich jednostkach, zarówno pod względem charakterystyki, jak również i sylwetki bocznej. Bardzo dobrze ukazuje to porównanie obu rysunków – projektu pancernika D opracowanego w 1932 roku z sylwetką „Admirała Grafa Spee” [Rys. M. Skwiot]

Kolejna wersja projektu pancernika D opracowana w 1934 roku [Rys. S. Breyer]



nika w wysokości około 120 mln RM przy budowie pancernika o wyprorności 18 000 ton, zwiększenie wyprorności do 22 000 ton wymagało około 150 mln RM, z kolei budowa pancernika o wyprorności 26 000 ton to zaangażowanie kwoty 180 mln RM. Uzgadniając aktualną sytuację finansową Rzeszy i obowiązujące ją traktaty rozbrojeniowe, wybór wariantu projektu w tym momencie nie był taki łatwy. Dodatkowym problemem były możliwości niemieckich stoczni, w których tylko pochylnia numer 2 w Wilhelmshaven była w stanie zbudować i zwodować kadłub jednostki o wyprorności 26 000 ton. Kolejny problem to dokowanie, które mogło być wykonane w Kaiserdock w Bremerhaven lub w Hamburgu. Tak więc, zanim powstanie pancernik D, to jego budowa musiała zostać poprzedzona przygotowaniem odpowiedniej infrastruktury stoczniowej i, co ważniejsze, zaplecza remontowego w Niemczech. Do tego dochodził problem dróg żeglugowych, kanałów i red portów wojennych nieprzystosowanych do kotwiczenia jednostek o tak dużej wyprorności. Z pozoru były to niewielkie niedogodności, które miały zasadniczy wpływ na przyszłą charakterystykę okrętu. Do tego można dodać wysokość

przesła mostu Levensau znajdującego się na przedmieściach Kilonii, które to decydowało o możliwości przepłynięcia pod nim konkretnego okrętu. Uzgadniając powyższe warunki dowódcy Reichsmarine, admirał Raeder polecił wykonanie kilku projektów pancernika. Podstawowe dane dotyczyły wyprorności przewidzianej na około 26 500 ton i uzbrojeniu składającego się z armat kalibru 330 mm. Pierwszy wariant miał być uzbrojony w cztery wieże dwudziałowe, drugi w dwie wieże, ale czterolufowe! oraz trzeci w trzy trzylufowe wieże. Mając na uwadze aktualną sytuację polityczną Rzeszy Niemieckiej admirał zlecił również opracowanie projektu pancernika o wyprorności 22 000 ton i uzbrojeniu go w armaty kalibru 280 mm. Projekt ten o oznaczeniu „Projekt XIII” został całkowicie zakończony w 1934 roku, więc położenie stępki pod pancernik było możliwe jeszcze w tym samym roku.

Jednak zanim to nastąpiło, to 23 czerwca 1933 roku odbyła się kolejna konferencja poświęcona pancernikowi D. Podstawą do dyskusji był już wcielony do służby pancernik „Deutschland”, który po pierwsze: przeszedł pierwsze próby morskie, po drugie: ujawnił on swoje wady i zaległości. Konsekwencją zebranych doświadczeń było

Średnie uzbrojenie pancernika „Gneisenau” składało się z armat kalibru 15 cm wzoru SK C/28 umieszczonych między innymi w dwulufowych wieżach działowych C/34 przedstawionych na tych renderach

WIZUALIZACJA 3D MARIUSZ MOTYKA



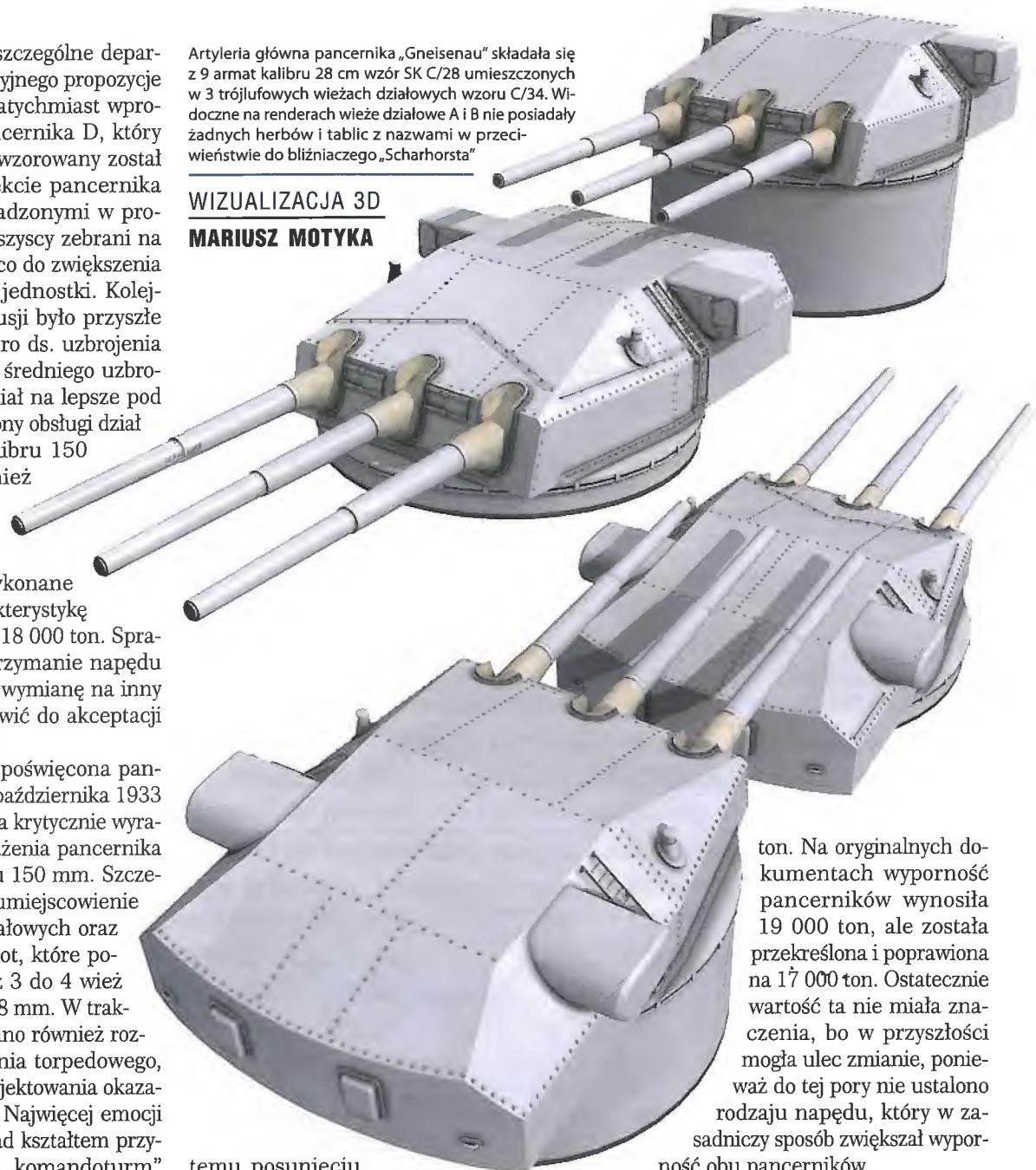
przygotowanie przez poszczególne departamenty biura konstrukcyjnego propozycje zmian, jakie należało natychmiast wprowadzić do projektu pancernika D, który notabene w większości wzorowany został na podstawowym projekcie pancernika A ze zmianami wprowadzonymi w projekcie pancernika C. Wszyscy zebrani na konferencji byli zgodni, co do zwiększenia grubości opancerzenia jednostki. Kolejnym tematem do dyskusji było przyszłe uzbrojenie okrętów. Biuro ds. uzbrojenia zaproponowało zmianę średniego uzbrojenia z pojedynczych dział na lepsze pod względem obsługi i ochrony obsługi działa – dwułufowe wieże kalibru 150 mm. Planowano również zwiększyć liczbę armat ciężkiej artylerii plot. Jednak wszystkie te zmiany miały zostać wykonane tak, aby utrzymać charakterystykę pancernika w granicach 18 000 ton. Sprawę napędu okrętu – utrzymanie napędu silnikami Diesla lub ich wymianę na inny – postanowiono pozostawić do akceptacji w późniejszym terminie.

Kolejna konferencja poświęcona pancernikowi odbyła się 11 października 1933 roku. Biuro ds. uzbrojenia krytycznie wyraziło się na temat wyposażenia pancernika w wieże działa kalibru 150 mm. Szczególnej krytyce poddało umiejscowienie barbet nowych wież działaowych oraz zbyt słabe uzbrojenie plot, które postanowiono zwiększyć z 3 do 4 wież dwudziałowych kalibru 88 mm. W trakcie rozmowy zasugerowano również rozwiązać kwestię uzbrojenia torpedowego, jednak na tym etapie projektowania okazało się ono mniej ważne. Najwięcej emocji wprowadziła dyskusja nad kształtem przyszłej wieży dowodzenia „komandoturm” i nadbudówki dziobowej pancernika. Biuro projektowe było za wariantem nadbudówki cylindrycznej, takiej jak w przypadku „Deutschlanda”. Jednak okazała się ona mało stabilna w przypadku umieszczenia na niej systemów kierowania ogniem, w szczególności dalmierzy i dalocelowników. Dobrym rozwiązaniem byłoby przesunięcie wieży A bliżej dziobu i zwiększenie kubatury nadbudówki dziobowej. Dzięki

Artyleria główna pancernika „Gneisenau” składała się z 9 armat kalibru 28 cm wzór SK C/28 umieszczonych w 3 trójlufowych wieżach działaowych wzoru C/34. Widoczne na renderach wieże działa A i B nie posiadały żadnych herbów i tablic z nazwami w przeciwieństwie do bliźniaczego „Scharhorsta”

WIZUALIZACJA 3D

MARIUSZ MOTYKA



ton. Na oryginalnych dokumentach wyporność pancerników wynosiła 19 000 ton, ale została przekreślona i poprawiona na 17 000 ton. Ostatecznie wartość ta nie miała znaczenia, bo w przyszłości mogła ulec zmianie, ponieważ do tej pory nie ustalono rodzaju napędu, który w zasadniczy sposób zwiększał wyporność obu pancerników.

W grudniu 1933 roku ponownie rozpatrywano kwestie wielkości kalibru działa artylerii głównej pancerników. W budżecie 1933 przeznaczono kwotę 1,4 mln RM na prace konstrukcyjne nad nowymi działami 330 mm. Jednak obecna sytuacja polityczna Niemiec skłaniała do redukcji kalibru działa do wielkości 305 mm. Biuro ds. uzbrojenia szacowało czas potrzebny na ich produkcję, który wg nich potrzebował około roku na prace konstrukcyjne nad wieżą działową i następnie 3,5 roku na ich zbudowanie. Tak więc budowa pancerników o wyporności 25 000 ton i uzbrojeniu składającym się z sześciu działa kalibru 305 mm mogłaby rozpocząć się około 1935/1936 roku. Uwzględniając przyszłą sytuację polityczną, jaka będzie panowała po 1936 roku, kiedy wygasną obowiązujące traktaty rozbrojeniowe, rozpoczęcie budowy jednostek w 1935 roku pozwalało Niemcom

zaoszczędzić rok w cyklu budowy i wyposażania okrętu. Przy okazji warto wspomnieć, że w grudniu 1933 roku

temu posunięciu

nowa i większa nadbudówka stanowiłaby bardziej stabilną platformę dla instalowanych systemów kierowania ogniem, zarówno optycznych jak i w przyszłości elektronicznych. Ostatnie poprawki do projektu dotyczyły zwiększenia grubości pancerza na grotach wzdużnych. W przypadku zatwierdzenia w projekcie powyższych zmian, można było zamówić w listopadzie 1933 roku wieże działa 280 mm oraz na początku stycznia 1934 roku wieże kalibru 150 mm. Tydzień później 18 października 1933 roku podjęto decyzję o zamówieniu dwóch jednostek o wyporności oficjalnej 17 000

Widok od tyłu wież B i A



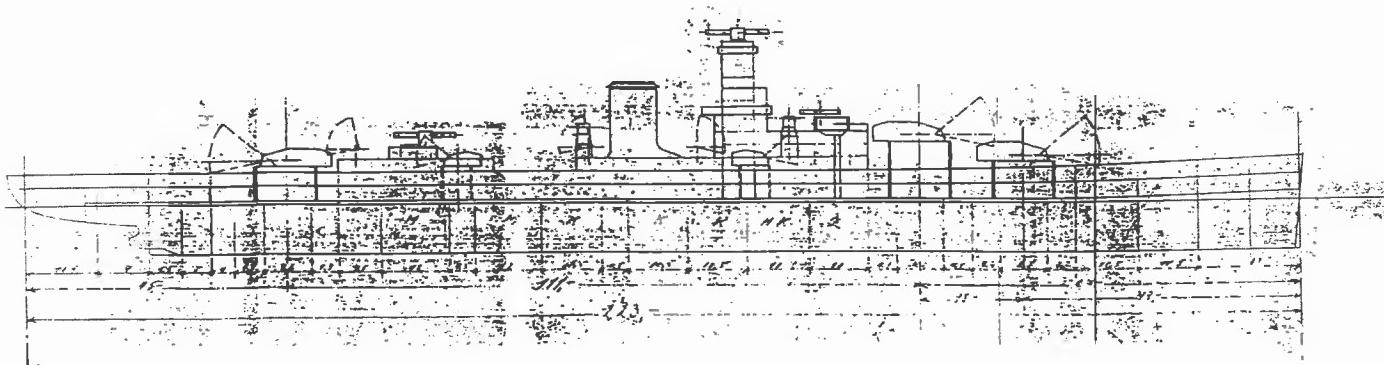


Oddanie do służby francuskiego pancernika „Dunkerque” zasadniczo wpłynęło na zmianę dotychczasowego projektu pancernika D i E [Fot. archiwum ADM]

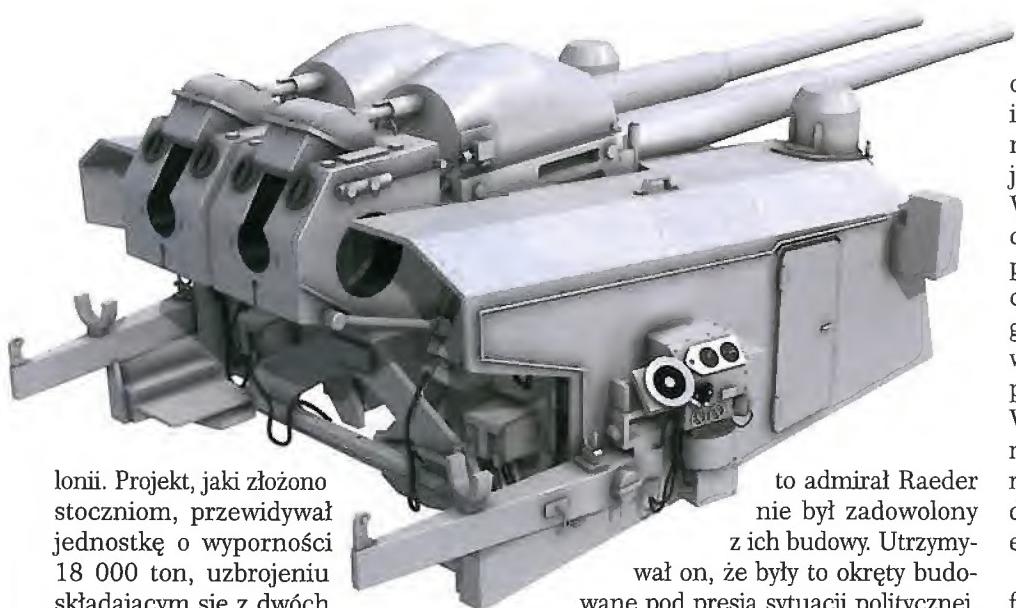
w trakcie spotkania A. Hitlera z dowódcą floty admirałem Raederem uzyskał on zgodę na zatwierdzenie w budżecie 1934 roku budowy czwartej jednostki tzw. Pancernika D oraz otrzymał zgodę na budowę piątego „Panzerschiffa E” – „Ersatz Braunschweig”. W trakcie tego spotkania admirał Raeder przedstawił kanclerzowi propozycję zwiększenia wartości bojowej przyszłych jednostek w porównaniu ze znajdującym się w służbie „Deutschlandem”. Ostatecznie nie zdąział przekonać do tego pomysłu A. Hitlera. Co prawda aprobował on propozycję wzmacnienia pancerza okrętów, zwiększając tym samym wyporność jednostek do około 19 000 ton, ale nie wyraził zgody na zamontowanie trzeciej wieży działowej kalibru 280 mm. Zamówienia na obie jednostki: pancernik D (Ersatz Elsaß) złożono 25 stycznia 1934 roku w stoczni Wilhelmshaven oraz pancernik E (Ersatz Hessen) w stoczni Deutsche Werke w Ki-



Pancernik „Gneisenau” sfotografowany w trakcie wielkiej parady floty zorganizowanej w dniu 22 sierpnia 1938 roku [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Nowy projekt pancernika D, tzw. Neuentwurf I, który przewidywał uzbrojenie go w 3 wieże działaowe [Fot. ze zbiorów S. Breyera]



lonii. Projekt, jaki złożono stoczniom, przewidywał jednostkę o wyporności 18 000 ton, uzbrojeniu składającym się z dwóch trzydzielowych wież kalibru 280 mm, czterech dwudzielowych wież 150 mm oraz czterech dwudzielowych wież 88 mm. Rzeczywiste dane tych jednostek zostały przedstawione w tabeli numer 1. Stępki pod oba pancerniki położono jednocześnie 14 lutego 1934 roku.

Kiedy w stoczniach niemieckich rozpoczęto budowę jednostek numer 235 i 125

to admirał Raeder nie był zadowolony z ich budowy. Utrzymywał on, że były to okręty budowane pod presją sytuacji politycznej, w tym momencie niekorzystnej dla Niemców i w dodatku okazały by się słabszymi jednostkami od potencjalnego przeciwnika, za którą była uznawana francuska „Dunkerque”. Według niego i większości wyższych oficerów niemieckich zrównoważeniem lub daniem szans dla jednostek D i E byłoby wprowadzenie trzeciej wieży działowej 280 mm, na którą mocno nalegał Raeder. Doszło do tego podczas spotkania z Hitlerem, które odbyło się 27 czerwca 1934 roku, co prawda wyraził on zgodę na trzecią wieżę działową, ale utrzymał sprzeciw przeciwko zwiększeniu kalibru działa.

Wprowadzenie trzeciej wieży działowej do realizowanego



Średnia artyleria plot pancernika „Gneisenau” składała się z armat kalibru 10,5 cm wzoru SK C/31 umieszczonych na lawecie kalibru 8,8 cm wzoru Dopp. LC/31 z maską wzoru gE

WIZUALIZACJA 3D MARIUSZ MOTYKA

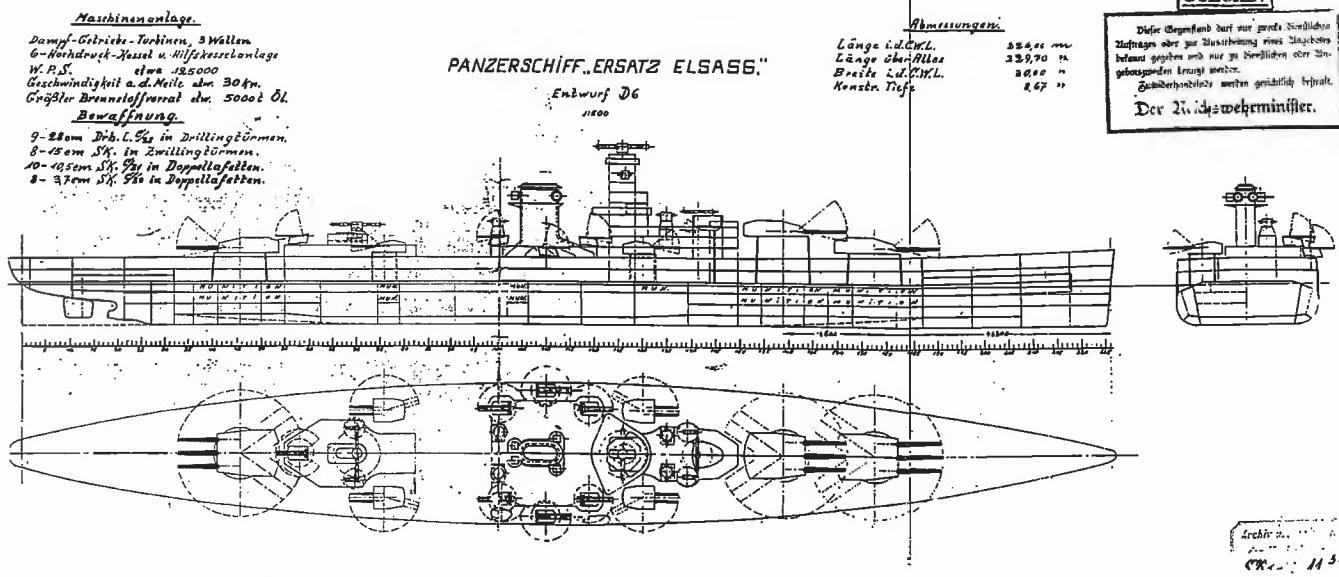
Tabela 1. Dane pancerników D i E zatwierdzone w projektach w 1932/34 roku

Lp.	Parametr	Wartość
1	Wyporność konstrukcyjna	około 23 000 t
2	Wyporność standardowa	około 19 700 t (19 400 ts)
3	Długość na KLW	207,00 (209,70) m
4	Szerokość na KLW	25,60 m
5	Zanurzenie konstrukcyjne	7,71 m
6	Napęd	Silniki Diesla MAN 12-cylindrowe M 12 Z 42/58 10 625 HP (łącznie 85 000 HP)
7	Prędkość	26 w. (na dieslach 28 w.)
8	Uzbrojenie	6 x 28 cm (2 x III); 8 x 15 cm (4 x II); 10 x 10,5 cm (5 x II); 8 x 3,7 cm (4 x II)
9	Wyrzutnie torpedowe	8 (2 x IV)
10	Opancerzenie	
	Pas pancerny boczny	220 mm
	Cytadela pancerna	35 mm bok, 60 mm dziób, 80 mm rufa, 40 mm pokład pochyły
	Pokład nadbudowy	45 mm
	Pokład pancerny	40 mm
	Pokład pancerny nad maszynownią	80 mm
	Grodzie torpedowe	45 mm
	Barbety art. głównej	220 mm
	Stanowisko dowodzenia	300 mm

projektu D i E spowodowało wstrzymanie dalszej budowy pancerników, ponieważ ich instalacja wymagała zmian konstrukcyjnych w całym projekcie. Prace przy obu jednostkach przerwano 5 lipca 1934 roku. W tym czasie biuro konstrukcyjne oszacowało, że wykonanie nowych rysunków pancernika może zostać najszybciej ukończone do października 1935 roku. Trochę gorzej wyglądała sytuacja w przypadku podwykonawców i wyposażenia, ponieważ ich prace zostaną trochę mocniej opóźnione. W dodatku wprowadzenie zmian do samego projektu wraz z korektami zamówień na materiały przedłuży wstępny termin oddania jednostek o czas, który na obecnym etapie trudno było określić.

Następnego dnia 6 lipca zwołano konferencję na temat przekonstruowania projektu pancernika D. Marinekomandoamt było za propozycją umieszczenia jednej wieży na dziobie oraz dwóch na rufie, utrzymania prędkości stałej 28 węzłów oraz 30 węzłów maksymalnej. Opancerzenie miało wytrzymać uderzenie pocisku kalibru 330 mm z dystansu 15 000–20 000 metrów. Ponadto wymagano bocznego pasa pancernego o grubości 300–350 mm, pancernej cytadeli oraz opancerzenia dziobu i rufy. Nie przewidywano na pancerniku wyposażenia torpedowego oraz lotniczego. Z kolei brak dokładnych danych wywiadowczych na temat grubości pancera bocznego „Dunkerque” wpływał na odłożenie na później decyzji w sprawie kalibru działa artylerii głównej pancernika, która wstępnie przewidziano na 280 mm. Propozycja uzbrojenia pancernika w dwulufowe wieże działowe 330 mm została odrzucona, ponieważ prace, budowa wież i ich instalacja na okręcie, doprowadziłyby do oddania go służby dopiero w połowie 1939 roku. W sumie sprawa uzbrojenia nie została przeszczona, ponieważ zakładano wariant późniejszego przebrzegienia go w wieże działowe, które można było zamontować w przeciągu okresu 9 miesięcy. Najwięcej kłopotów w projekcie wiązało się z napędem jednostki, który do tej pory nie został określony. Zakładano dwa warianty napędu: pierwszy z nich miał składać się z turbiny parowej, a drugi z napędem turboelektrycznym. Sprawę napędu silnikami Diesla ze względu na zbyt dużą masę definitywnie odrzucono. Nowy projekt pancernika został określony jako Neuentwurf I i Neuentwurf II (nowy projekt I i II), a dane zostały przedstawione w tabeli numer 2.

Teraz, kiedy wszystko zostało ustalone i zatwierdzone, mogło się wydawać, że budowa pancerników szybko się rozpoczęcie. Jednak na przeszkodzie stanęła sprawa wyboru ostatecznego napędu pancernika i uzbrojenia głównego. W pierwszym przypadku brano pod uwagę dwa rodzaje na-

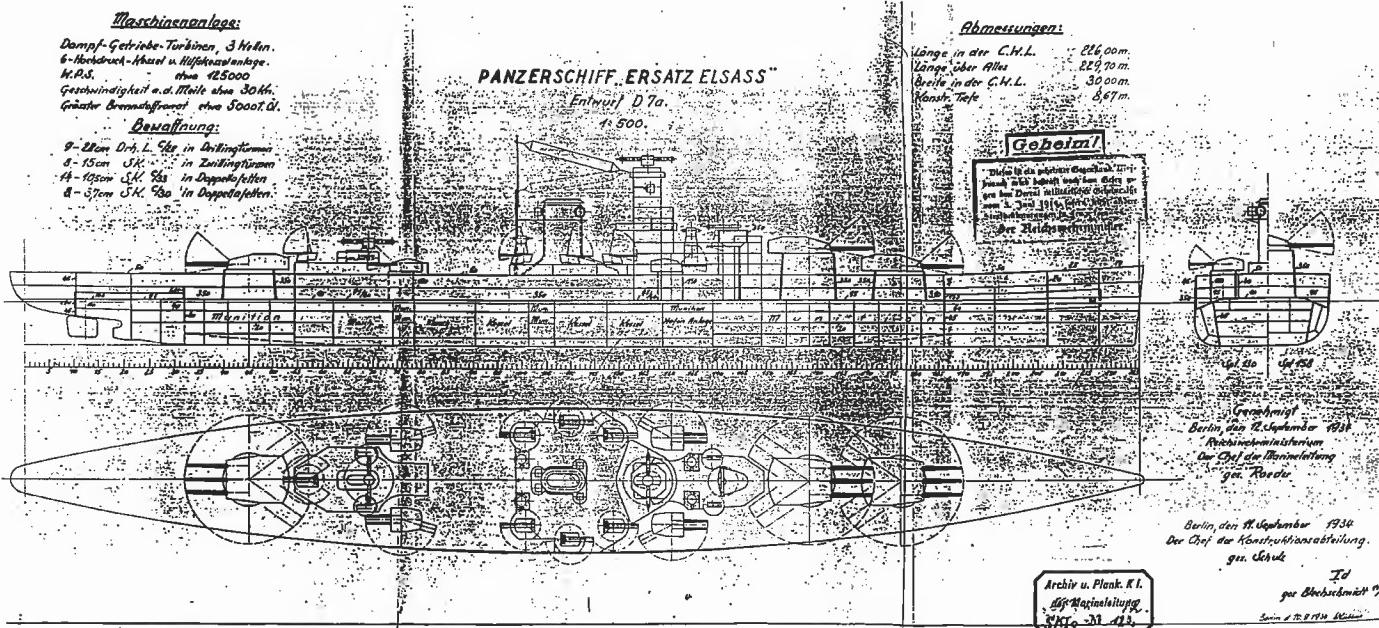


Jedna z wersji projektu Panzerschiffe D (Ersatz Elsaf) – Entwurf D6 – przewidująca uzbrojenie go w 9 armat kalibru 28 cm SK C/28 umieszczonych w 3 wieżach działowych [Fot. ze zbiorów S. Breyera]

pedu: silniki Diesla i wysokociśnieniowe turbiny na parę przegrzaną. Korzystając z doświadczeń z eksploatacji silników Diesla zamontowanych na „Deutschlandzie” czy „Bremse”, stwierdzono, że stwarzały one wiele kłopotów. Ponadto ze względu na swoje gabaryty okazały się cięższe od turbin parowych, więc w przypadku utrzymania limitu wyporności, lepsze od nich wydawały się turbiny. Tak więc na bazie podstawowego projektu Neuentwurf II admirał Raeder zlecił wykonanie kilku wersji projektów pancernika oznaczonych od D1 do D7 w różnych konfiguracjach uzbrojenia przeciwlotniczego. Przy czym warto wspomnieć, że odrzucił on propozycję napędu silnikami Diesla, pozostając przy napędzie turbinami parowymi. W drugim przypadku do dyskusji powrócono w marcu 1935 roku. Przygotowano projekty pancernika z pięcioma wariantami uzbrojenia głównego:



Zdjęcia pancernika „Gneisenau” zakotwiczonego na redzie Heikendorf, wykonane wiosną 1939 roku w Kilonii. Jak widać, okręt ma już nową stęwę dziobową. Jak się wkrótce okazało, ta konfiguracja umiejscowienia kotwic głównych nie zdała egzaminu i okręt ponownie musiał przejść przebudowę stawy. Tym razem otrzymał ją bardziej wychyloną oraz zmieniono dotychczasowe położenie kotwic, które posadowiono w półkulach dziobowych [Fot. ze zbiorów MMW]



Projekt Panzerschiffe D (Ersatz Elsaf) – Entwurf D7a – zatwierdzony 12 września przez admirała Raedera. Na podstawie tego projektu zbudowano pancernik D 1 E, a dopilnował tego główny budowniczy obu okrętów – Blechschmidt [Fot. ze zbiorów S. Breyera]



Pancernik „Gneisenau” po wejściu do służby z prostą jeszcze stewą dziobową [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]

Tabela 2. Dane projektów podpisane w dniu 19 czerwca 1934 roku

Lp.	Projekt Parametr	Nowy Projekt I (Neuentwurf I)	Nowy Projekt II (Neuentwurf II)
	Wartość	Wartość	Wartość
1	Wyporność konstrukcyjna	33 400 t	30 950 t
2	Wyporność standardowa	30 400 ts	28 000 ts
3	Długość na KLW	227,00 m	223,00 m
4	Szerokość na KLW	30,00 m	29,30 m
5	Zanurzenie konstrukcyjne	8,70 m	8,40 m
6	Napęd	Turbiny	Turbiny
7	Moc maszyn	125 000 SHP	105 000 SHP
8	Przekroś	30 w.	28 w.
9	Ilość wałów	3	3
10	Uzbrojenie	9 x 18 cm (3 x III); 8 x 15 cm (4 x II); 10 x 10,5 cm (5 x II)	9 x 28 cm (3 x III); 8 x 15 cm (4 x II); 10 x 10,5 cm (5 x II)
11	Wyrzutnie torpedowe	brak	brak
12	Opancerzenie		
	Pas pancerny boczny	350 mm	300 mm
	Cytadela pancerna	60 mm dziób, 90 mm rufa	60 mm dziób, 90 mm rufa
	Pokład nadbudowy	50 mm	50 mm
	Pokład pancerny	60–100 mm	60–100 mm
	Barbety art. głównej	350 mm	350 mm
	Stanowisko dowodzenia	350 mm	350 mm

- a. 9 dział kalibru 305 mm umieszczonych w trzech trzydziałowych wieżach,
- b. 9 działa kalibru 330 mm umieszczonych w trzech trzydziałowych wieżach,
- c. 6 działa kalibru 380 mm umieszczonych w trzech dwudziałowych wieżach,
- d. 6 działa kalibru 330 mm umieszczonych w trzech dwudziałowych wieżach,
- e. 6 działa kalibru 350 mm umieszczonych w trzech dwudziałowych wieżach.

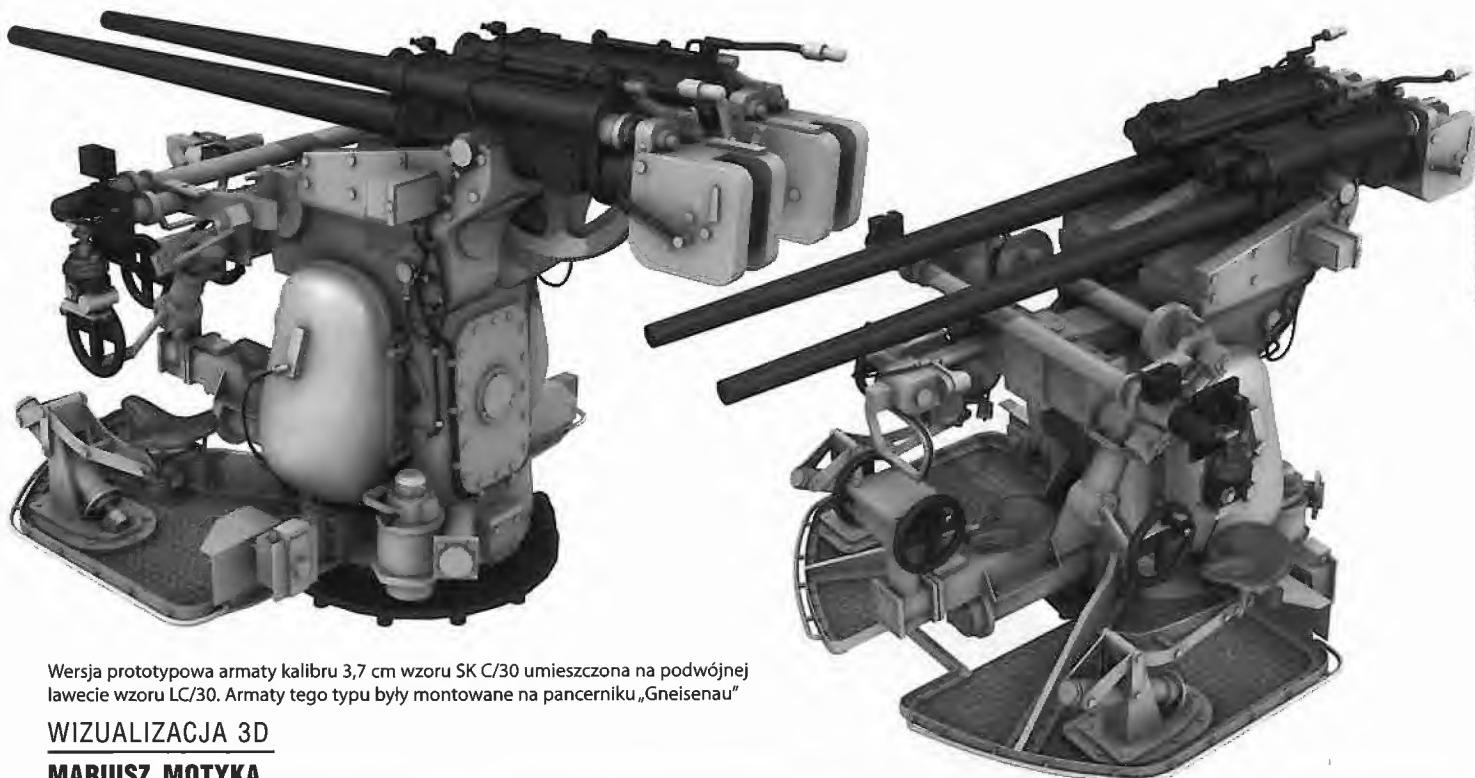
Pierwsze trzy projekty zakładały wyporność jednostek na poziomie 34 000–37 000 ton. Opracowanie projektu wież działaowych dla nich zajęłoby okres około 1,5 roku. Jeśli do tego dodać ich budowę i wyposażanie szacowane na około 3,5 roku, to ostatecznie zajęłoby to okres około 5 lat! Tak, więc zaplanowane wcielenie okrętu przy rozpoczęciu budowy w 1935 roku byłoby możliwe dopiero w 1940 roku.

Pancernik „Gneisenau” sfotografowany po zakończeniu parady, w drodze do Kilonii. Ciekawostką tego zdjęcia jest usunięta (wyretuszowana) flaga regenta Węgier admirała M. Horthyego von Nagybanya, znajdująca się na maszcie pancernika [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]





Pancernik „Gneisenau” przycumowany do boi A8 na redzie Heikendorf w Kilonii. Zdjęcie to zostało wykonane zaraz po wodowaniu ciężkiego krążownika „Prinz Eugen”, koniec sierpnia 1938 roku [Fot. ze zbiorów S. Breyera]



Wersja prototypowa armaty kalibru 3,7 cm wzoru SK C/30 umieszczona na podwójnej lawecie wzoru LC/30. Armaty tego typu były montowane na pancerniku „Gneisenau”

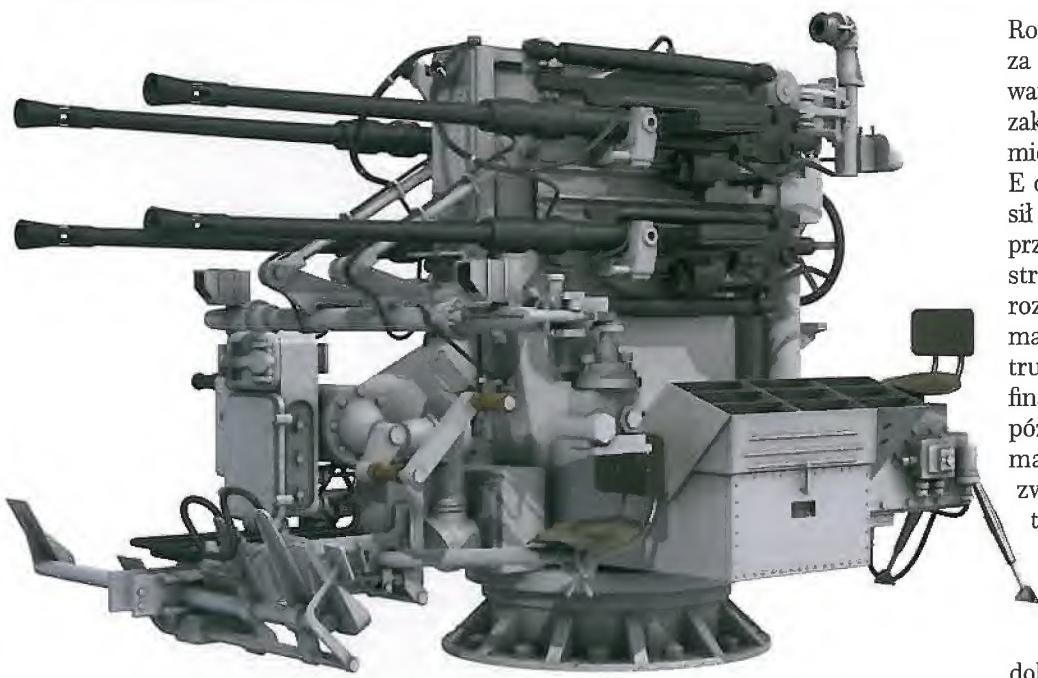
WIZUALIZACJA 3D

MARIUSZ MOTYKA



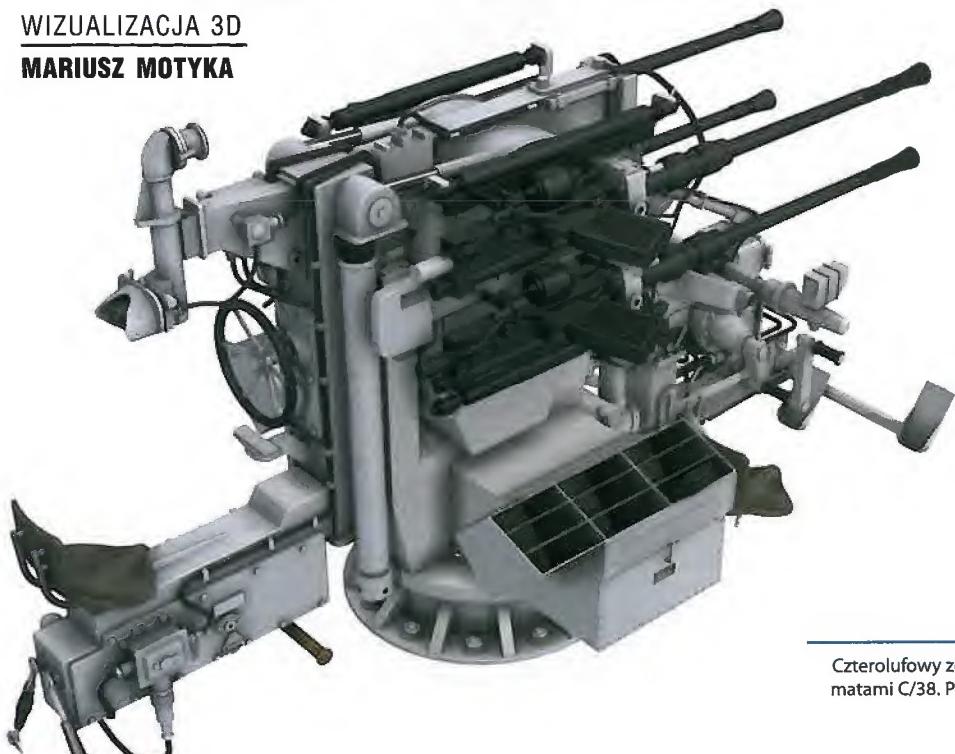
Pancernik „Gneisenau” wypływający z Kilonii na swoje pierwsze próby morskie, sfotografowany na początku kwietnia 1938 roku [Fot. ze zbiorów S. Breyera]

Pancernik „Gneisenau” sfotografowany na redzie Wilhelmshaven, wiosna 1939 roku [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



WIZUALIZACJA 3D

MARIUSZ MOTYKA



Rozpatrując następujące wersje projektów, za najbardziej korzystny uznano pierwszy wariant uzbrojenia pancernika, ponieważ zakładał budowę jednostki D w ciągu 16/17 miesięcy, a w przypadku drugiej jednostki E okres ten był trochę dłuższy, bo wynosił odpowiednio 22/23 miesiące. Jednak przy wyborze tego projektu poniesiono by straty w wysokości 11 mln RM z tytułu rozpoczętych prac i budowy wież, i armat kalibru 280 mm. Propozycja ta była trudna do zaakceptowania ze względów finansowych. Alternatywą była możliwość późniejszego przezbroszenia okrętu w armaty kalibru 350 mm, których montaż zwiększyłby wyporność okrętów o 650 ton i zanurzenie szacowane na około 15 centymetrów. Wartość ta była do zaakceptowania, bo w zasadniczy sposób nie wpływała na możliwości żeglugowe pancerników oraz ich parametrów dokowania i przejścia przez śluzy i kanały. Jedyny problem ze zmianą kalibru armat wiązał się z ilością zabieranej do magazynów amunicji. W przypadku armat 280 mm można było przeznaczyć 150 pocisków na działo, z kolei dla armat kalibru 350 mm liczba ta była mniejsza i wynosiła 130 pocisków. Zwiększenie kalibru automatycznie zwiększało dystans, z którego można było rozpoczęć ogień do przeciwnika i co najważniejsze pozwalało na skuteczne przebicie pancerza burtowego francuskiej „Dunkerque”. W świetle przedstawionych informacji wybór głównego kalibru nie był więc taki łatwy, jak to by wyglądało z dzisiejszej perspektywy. Każda opcja miała swoje dobre, jak też złe strony. Uzbrojenie pancerników D i E było kompromisem pomiędzy sytuacją finansową i polityczną Niemiec. Postanowiono uzbroić pancerniki w trzy trzylufowe wieże kalibru 280 mm,

Czterolufowy zestaw tzw. Flakvierling MG C/35 konstrukcji Mausera z armatami C/38. Planowano w nie uzbroić „Gneisenaua”, jednak do tego nie doszło, bo wprowadzono nowszy wzór C/38

które w niedalekiej przyszłości zostaną wymienione na armaty kalibru 350 mm. Później okazało się, że armaty 350 mm mają trochę słabsze parametry w stosunku do bardziej efektywnych 330 mm. Ostatecznie sprawa przebrojenia pancerników została pozostawiona do dalszej dyskusji.

Na początku 1935 roku nastąpiła bardzo istotna zmiana w polityce niemieckiej, 16 marca 1935 roku kanclerz Rzeszy A. Hitler postanowił nie respektować więcej postanowień traktatu wersalskiego. Na skutek szybkiej interwencji dyplomatycznej Brytyjczyków doszło 18 czerwca 1935 roku do podpisania wzajemnego porozumienia morskiego, które dawało Niemcom 35 procent proporcji w stosunku do floty Royal Navy. Po przeliczeniu wartość przyznanego limitu w kategorii pancerników wynosiła w przybliżeniu około 83 000 ton. W przypadku budowy pancerników D i E podpisane porozumienie nie miało już większego wpływu, ponieważ ponowne położenie stępk pod nie nastąpiło 15 czerwca 1935 roku w stoczni Kriegsmarinewerft w Wilhelmshaven oraz 6 maja 1935 roku w stoczni Deutsche Werke w Kilonii. Na koniec warto wspomnieć, że budowa pancerników trwała 42 miesiące dla „Scharnhorsta” i kosztowała 143,471 mln RM oraz 37 miesięcy dla „Gneisenau” i kosztowała 146,174 mln RM. □

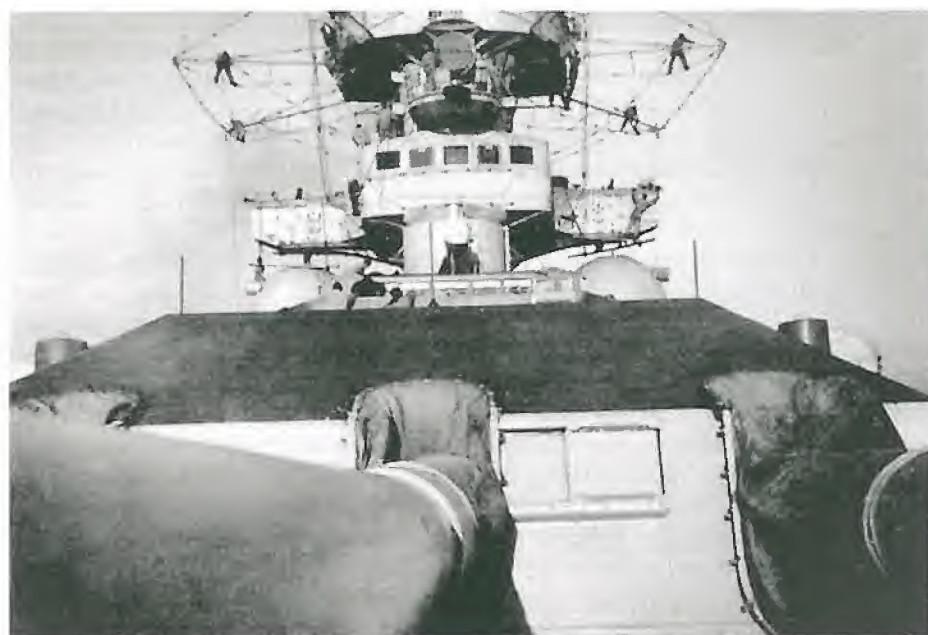
Bibliografia

S. Breyer, *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1921–1997. Internationaler Schlachtschiffbau*, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 2002.

WIZUALIZACJA 3D MARIUSZ MOTYKA



Standardowym uzbrojeniem plot okrętów Kriegsmariny była armata kalibru 2 cm wzoru MG C/30



Wieża działowa B oraz nadbudówka dziobowa pancernika „Gneisenau” sfotografowana na początku 1940 roku w trakcie rejsu na Zatokę Kilońską [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]

>>> W KOLEJNYCH CZĘŚCIACH ARTYKUŁU PANCERNIK „GNEISENAU”...



Z kolei w części trzeciej czytelnik będzie mógł przeczytać informacje dotyczące jego historii operacyjnej z ciekawym wątkiem dotyczącym okresu pobytu w bazie Gotenhafen (Gdynia). Został on zatopiony w 1945 roku przez własną załogę i dodatkowo storpedowany przez niszczyciel „Z 31”, aby w ten sposób na długi okres zablokować port w Gdyni. Prace przy jego wydobyciu trwały do 1952 roku i ostatecznie zakończyły się w lipcu 1953 roku. Przez cały ten okres powstała cenzura nie pozwalała wykonywać jakichkolwiek zdjęć pancernika przez postronnych obywateli. Byli oni moeno szykanowani, a ich zdjęcia konfiskowane. Ale o tym będzie mógł czytelnik przeczytać już wkrótce !!!

W dwóch następnych częściach – drugiej i trzeciej – a dotyczących pancernika E, czytelnik będzie mógł przeczytać jego opis techniczny oraz nowe informacje na temat jego malowania identyfikacyjnego oraz kamuflażowego wprowadzonego w 1940 roku. Na zdjęciu wykonanym w 1940 roku widzimy moment wypływu niemieckiego zespołu z fiordów norweskich. Po prawej stronie zdjęcia widoczny jest pancernik „Gneisenau” za nim płynie lekki krążownik „Nürnberg”, dalej ciężki krążownik „Admiral Hipper” wraz z niiszczycielami osłony.



Amerykańskie „gładkopokładowce”

CZĘŚĆ CZWARTA

w służbie Royal Navy

TADEUSZ KASPERSKI

(DD-131) USS „Buchanan” – HMS „Campbeltown” (I 42)

Okręt nazwano imieniem admirała z okresu wojny secesyjnej Franklina Buchanana. Stępkę pod budowę niszczyciela USS „Buchanan” położono w dniu 29 czerwca 1918 r. w stoczni Bath Iron Works. Okręt został wodowany 2 stycznia, wszedł do służby 20 stycznia 1919 r.

Po wejściu do służby okręt przydzielono do 2. Eskadry Niszczycieli. W lipcu 1919 r. wszedł w skład 4. Flotylli Niszczycieli, podporządkowanej dowództwu Floty Pacyfiku. Okręt wycofano ze służby w dniu 7 czerwca 1922 r. Ponowne wejście do służby miało miejsce 10 kwietnia 1930 r. Latem 1934 okręt pozostawał w służbie, ale w ograniczonym stopniu. 9 kwietnia 1937 r. okręt ponownie wycofano ze służby w U.S. Navy. Po wybuchu II wojny światowej okręt ponownie wszedł do służby w amerykańskiej marynarce wojennej z dniem 30 września 1939 r. Włączono go w skład 32. Eskadry Niszczycieli, działającej na obszarze Północnego Atlantyku.

9 września 1940 r. w ramach porozumienia „Niszczyciele za Bazy”, USS „Buchanan” został przekazany Royal Navy i nazwany HMS „Campbeltown” (I 42). Wysłany do stoczni Devonport w Anglii, dopłynął na miejsce 29 września. Brytyjczycy po przygotowaniu okrętu do służby eskortowej włączyli go w skład 7. Grupy

Eskortowej z bazą w Liverpoolu, której głównym zadaniem była ochrona konwojów w rejonie Western Approaches Command.

28 marca 1941 r. niszczyciel okresowo został przekazany Holenderskiej Marynarce Wojennej (bez zmiany nazwy okrętu), pozostając nadal w swojej grupie eskortowej. Powrócił „w szeregi” Royal Navy we wrześniu 1941 r. Godne uwagi, że w maju 1941 r. eskortował na początkowym etapie (przed wymianą eskort konwoju – 7. Grupy z 3. Grupą) ten sam konwój OB-318, w którym potem bliźniaczy HMS „Broadway” weźmie udział w przechwyceniu Enigmy z U-110. A w dniach 3–5 września 1941 r. (już wyposażony w radar typu 286M) „Campbeltown” bronił tego samego konwoju SL-81, w którym inny Town – „St. Albans” – wraz z innymi dwoma okrętami zatopił U-Boota (U-401)¹.

Od września 1941 r. do grudnia (gdy pod koniec roku udał się do stoczni Devonport na remont) niszczyciel nadal eskortował konwoje atlantyckie, tocząc nadal (bez szwanku) walki z samolotami i U-Bootami. W dniu 15 września 1941 r. HMS „Campbeltown” uratował rozbitków z norweskiego tankowca „Vinga”, zbombardowanego i poważnie uszkodzonego przez samoloty.

W początku 1942 r. Brytyjczycy zdecydowali się na spektakularną akcję – zniszczenia wielkiego doku „Normandie” w St. Nazaire. Zniszczenie tego doku uniemożliwiły remonty większych okrętów Kriegsmarine, zwłaszcza następcy

„Bismarcka” – pancernika „Tirpitz”. Do zniszczenia doku Brytyjczycy postanowili „poświęcić” jeden z wybranych niszczycieli, który (ucharakteryzowany wyglądem na niemiecki torpedowiec) miał przy wsparciu mniejszych jednostek (kutrów i ścigaczy) przedrzeć się przez ogień baterii nadbrzeżnych i uderzyć w południową bramę doku. Ukruty i zabetonowany ładunek 24 bomb głębinowych typu Mk VII, który ważył łącznie 4,5 tony², miał być zdetonowany potem przez zapalnik czasowy (przygotowano dwa zapalniki – pierwszy miał zadziałać po 2,5 godzinie, rezerwowy po 8 godzinach). Desantowane ze ścigaczy oddziały komandosów miały poczynić także zniszczenia w ważnych obiektach obronnych bazy, odwracając przy okazji uwagę od niszczyciela. Sam zamysł był bardzo śmiały i ryzykowny, bo ogień działa niemieckich mógł zatopić brytyjskiego „trojańskiego konia” lub zdetonować jego ładunek jeszcze przed osiągnięciem celu. Prócz tego należało maksymalnie zmniejszyć ciężar niszczyciela, by nie osiadł na którejś z licznych płycizn i zaatakować w porze, w której poziom wody w ujściu Loary będzie najwyższy.

Z początku Brytyjczycy zwróciли się do dowództwa Polskiej Marynarki Wojennej z propozycją, aby do tego celu udostępniła „Burzę” (okręt, który z trudem w Anglii remontowano z braku odpowiedniego zaplecza sprzętowego). Polacy jednak odmówili,

¹ Patrz. cz. 1 i cz. 3 artykułu.

² Sam materiał wybuchowy zawierał 3,17 tony amatolu.



HMS „Campbeltown” po ostatniej przebudowie przed atakiem na St. Nazaire



HMS „Campbeltown” na chwilę przed eksplozją w St. Nazaire

świadomi, że po wojnie tylko właśnie niszczyciele „Burza” i „Błyskawica” będą mogły wrócić do kraju, a resztę wypożyczonych od Royal Navy jednostek będzie trzeba Anglikom zwrócić. Ostatecznie do zadania zniszczenia doku został wybrany HMS „Campbeltown”.

Aby zanurzenie okrętu było jak najmniejsze, zdjęto z niego większość uzbrojenia, instalując jedynie trzykalowe działa na pokładzie dziobowym i 8 przeciwlotniczych Oerlikonów, a zapas paliwa i prowiantu załoga okrętu zabrała w jedną stronę. Dwa zostawione przednie kominy skośnie skrócono, by przypominał niemiecki torpedowiec.

Operację, oznaczoną kryptonimem „Rydwan”, przeprowadzono nocą 27 na 28 marca 1942 r. Zespół z „Campbeltownem” i holowanymi przez część drogi 18 ścigaczami i kutrami (z powodu ograniczonego ich zasięgu), eskortowany przez niszczyciele „Atherstone” i „Tynedale”, dotarł do celu, mimo że wykrył go po drodze U-593 dowodzony przez kmdra ppor. Kelblinga. U-Boot, przepędzony przez niszczyciele, wysłał potem meldunek o nich i ścigaczach, ale w St. Nazaire nie wzbudziło to wystarczających podejrzeń. Z kolei Brytyjczycy dowiedzieli się w ostatniej chwili o znajdujących się w rejonie St. Nazaire pięciu torpedowcach niemieckich, ale akcji nie odwołano.

Brytyjczykom udało się zmylić fałszywymi sygnałami baterie nadbrzeżne, które otworzyły ogień z dużym opóźnieniem do szarżącego ujściem Loary w stronę bramy doku „Campbeltowna”. Po przecięciu sieci zagrodowych na drodze do doku, niszczyciel płynący z prędkością 18–19 węzłów uderzył w południową bramę doku i zawiął na niej częścią dziobową 28 marca o godz. 1.34. Dodatkowo ekipy saperskie zatopiły pomieszczenia rufowe, by lepiej ukryć ładunek bomb i utrudnić do nich dostęp. Oddziały desantowane z niszczyciela zdążyły też zniszczyć stację pomp i mechanizmy od południowych wrót suchego doku, a także kilka stanowisk dział przeciwlotniczych i zlikwidowały niektóre załogi niemieckich schronów bojowych. Nie zniszczyły tylko zbiorników paliwa dla U-Bootów, bo w ich rejonie obrona niemiecka była zbyt mocna.

Oddziały komandosów z kutrów, którym zlecono zbyt wiele zadań, poniosły ciężkie straty, bo przewaga liczebna i ognia Niemców była przytłaczająca, a artyleria niemiecka zdążyła zniszczyć lub unieruchomić 10 kutrów, uniemożliwiając ewakuację większości desantowanych żołnierzy. Trzy inne – poważnie uszkodzone – Brytyjczycy sami zatopili na pełnym morzu, by szybciej wykonać odwrót na niszczycielach. Jeden z kutrów został zatopiony przez zespół 5 niemieckich torpedowców, z którymi krótką walkę nawiązały wkrótce brytyjskie niszczyciele przed odwrotem. Tylko cztery kutry (jeden z powodu defektu nie brał udziału w walce) dotarły na resztkach paliwa do własnej bazy. Cena akcji wydawała się dość wysoka – ogółem z 611 ludzi – 104 marynarzy i 64 komandosów poległo, a 214 Brytyjczyków wzięto do niewoli (tylko pięciu komandosów zdążyło się ukryć z pomocą Francuzów i przedrzeć potem do Anglii). Akcja jednak zakończyła się pełnym sukcesem.

Niemcy nie zorientowali się, że w zabetonowanych pomieszczeniach opuszczonego niszczyciela znajduje się prawie pięciotonowy ładunek wybuchowy. Zapalnik rezerwowy zadziałał z większym opóźnieniem, niż to było przewidziane. Potworna eksplozja „Campbeltowna” nastąpiła o godz. 12.35, gdy wokół okrętu był zebrany spory tłum oglądających go żołnierzy i oficerów. Wybuch spowodował wśród nich liczne ofiary – szacowano je na od 100 do ponad 380 niemieckich żołnierzy i oficerów³. Siła wybuchu ciężko uszkodziła

Rajd na St.Nazaire w dniu 27-28 marca 1942 r.-staranowanie doku o godz. 1.34



LEGENDA:

- 1. Basen St.Nazaire
- 2. Schrony okrętów podwodnych
- 3. Dok „Normandie”
- 4. Wejście potudniowe do portu
- 5. Stare wejście do portu
- 6. Stare molo
- 7. Stare miasto
- 8. Niszczyciel HMS „Campbeltown”
- Stanowiska artylerii
- Skorygowany kurs HMS „Campbeltown”
- Trasa rajdu kutra ML-8
- Trasa rajdu ścigacza MGB-314
- Trasa rajdu kutra ML-7
- Ostrzały artyleryjne okrętowej ścigaczem MGB-314

Rys. Jarosław Dzierżawski



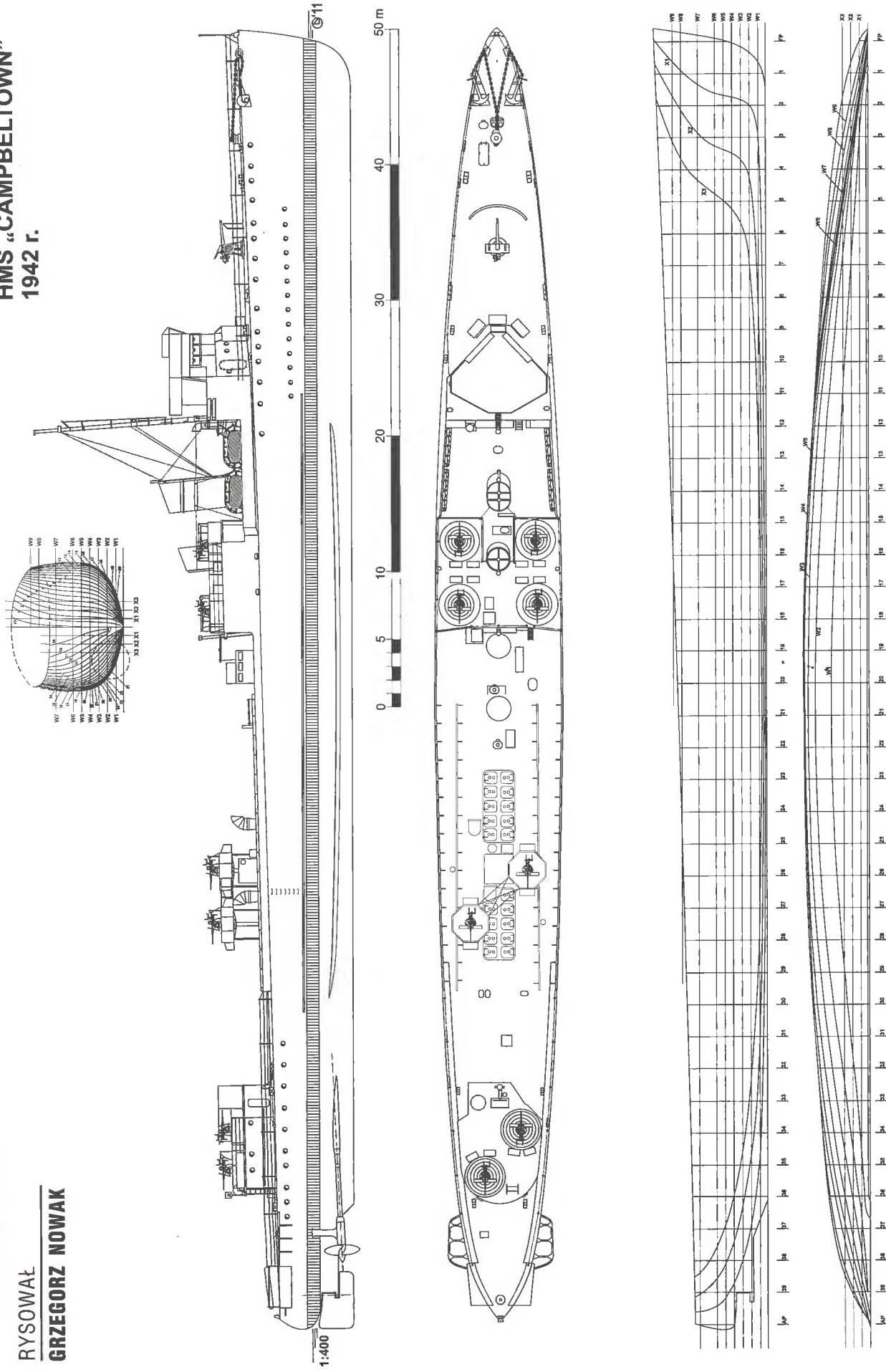
Rys. Jarosław Dzierżawski

³ C. Blair podawał straty Niemców bardzo niskie (67 zabitych, 62 ciężko

OKRETY

RYSOWAŁ
GRZEGORZ NOWAK

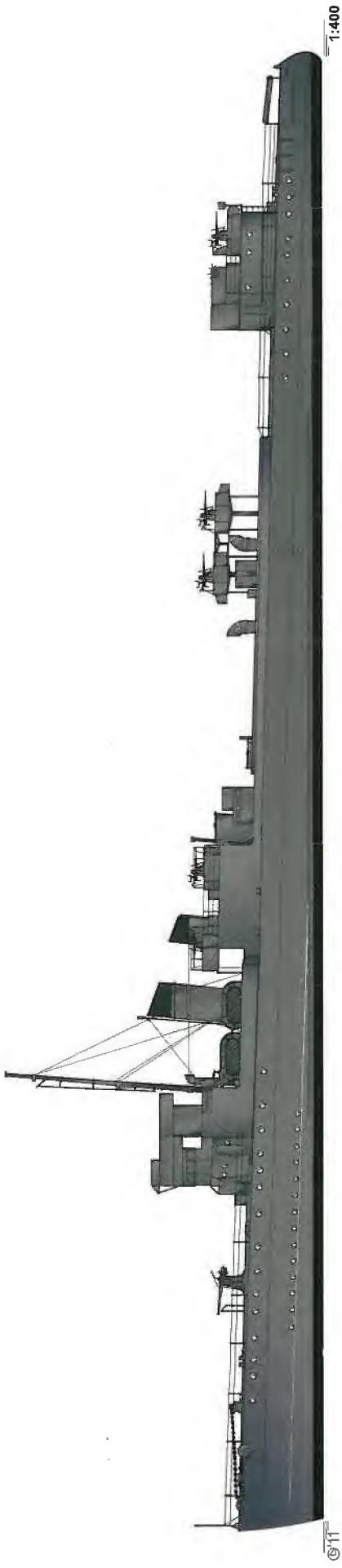
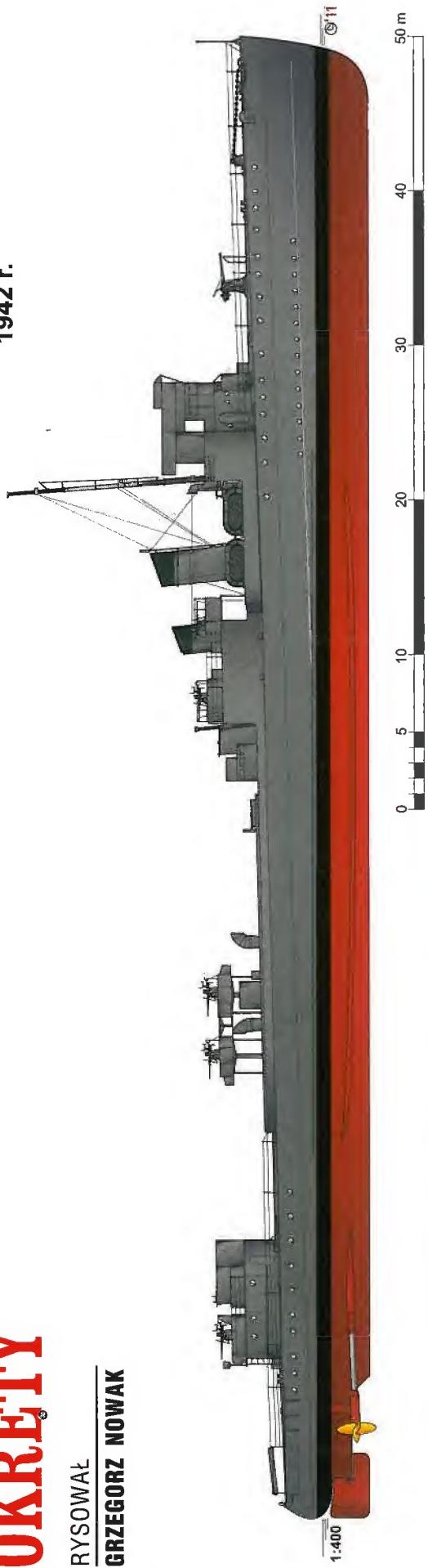
HMS "CAMPBELTOWN"
1942 r.



OKRETY

RYSOWAŁ
GRZEGORZ NOWAK

HMS „CAMPBELTOWN”
1942 r.





Niszczyciel HMS „Hamilton” dawny USS „Kalk” na zdjęciu z 1941 roku

także dwa statki, stojące właśnie w doku (wcześniej w walce Niemcy stracili okręt strażniczy, dwa holowniki, a kilka jednostek doznało uszkodzeń – w tym torpedowiec).

Dok „Normandie” został zniszczony w tak dużym stopniu, że Niemcy nie zdolali go naprawić do końca wojny i był dostępny tylko dla jednostek o nośności do 10 tys. BRT od strony bramy północnej (południową bramę doku zasypano). Dowódca niszczyciela – komandor por. Stephen Halden Beattie (który trafił do niewoli) został za wykonanie tego zadania odznaczony Krzyżem Wiktorii⁴.

Po wojnie okazało się, że Niemcy i tak nie mogliby wykorzystać doku w St. Nazaire, bo ciężkie okręty niemieckie, które przedarły się z Brestu kanałem La Manche do Niemiec w lutym 1942 r. (w ramach operacji „Cerberus”), działały już potem tylko na akwenach Morza Północnego, Arktycznego i Bałtyckiego, nie powracając więcej na Atlantyk.

(DD 170) USS „Kalk”

– HMS, HMCS „Hamilton” (I 24)

Niszczyciel nazwano na cześć Staniona Fredericka Kalka. Budowę okrętu rozpoczęto 4 marca 1918 r. w Fore River Shipbuilding Corporation (Quincy, Massachusetts). Sponsorowała ją Mrs. Flora Stanton Kalk – matka porucznika Kalka.

Jednostkę wodowano 23 grudnia 1918 r., do służby USS „Kalk” wszedł z dniem 29 marca 1919 r. w Bostonie. Dowódcą okrętu został komandor podporucznik N.R. Van der Veer.

Po wyposażeniu w Newport USS „Kalk” wypłynął 3 maja z Bostonu na Nową Fun-

⁴ 75 lekko rannych), być może sugerując się ich zaniżonymi stratami w raportach. Nie jestem też pewny, czy te dane o stratach dotyczyły sumarycznie walki z desantem i skutków wybuchu niszczyciela. Patrz. Hitlera wojna U-Bootów 1939–1942 Myśliwi, s. 586.

⁴ Krzyże Wiktorii otrzymali także: dowódca operacji kmdr ppor. R. Ryder, ppłk. A.C. Newman, pośmiertnie sierż. T. Durrant i st. mar. W. Savage.

został w Patrole Neutralności wzduż atlantycznych wybrzeży

USA. Wybrany jako jedna z 50 jednostek do przekazania Wielkiej Brytanii za strategiczne bazy na Atlantyku (w ramach umowy „Niszczyciele za Bazy”), wyruszył 7 września z Charleston, trasą przez Hampton Roads i Newport do portu Halifax w Nowej Szkocji. Dospływał do portu 18 września. Tam w dniu 23 września 1940 r. opuszczono na nim amerykańską banderę i przekazano przedstawicielom Royal Navy. Najpierw okręt nazwano HMS „Kalk” i dopiero później przemianowano na HMS „Hamilton”.

1 października niszczyciel wyruszył z nową załogą z Halifaxu do Wielkiej Brytanii. Zamierzony atlantycki rejs został jednak brutalnie przerwany; doszło do kolizji z bliźniaczym HMS „Georgetown” (były DD-168, czyli USS „Maddox”) po przybyciu do St. Johns. Oba niszczyciele zostały poważnie uszkodzone i nie mogły kontynuować rejsu. Uszkodzenia HMS „Hamilton” były na tyle poważne (dodatekowo niszczyciel wszedł jeszcze na mieliznę), że remontowany w St. Johns (New Brunswick) okręt nie brał udziału w akcjach bojowych do czerwca 1941 r. W trakcie remontu zdecydowano także o przejęciu niszczyciela przez marynarkę kanadyjską. HMS „Hamilton” został zmodyfikowany w podobny sposób jak inne okręty typu Town (zdjęto trzy działa czterocalowe i potrójną wyrzutnię torpedową, okręt wybalastowano i zainstalowano dodatkowe miotacze bomb głębinowych oraz przygotowano miejsce na „jeża” przeciw okrętom podwodnym).

6 lipca okręt nareszcie wrócił do służby bojowej już jako HMCS „Hamilton”. Od 12 lipca rozpoczęto działania operacyjne. Okręt wyznaczono do eskortowania konwojów w zachodniej części Północnego Atlantyku, a jego bazą był port St. Johns. HMS „Hamilton” miał jednak wyjątkowego pecha do kolizji z innymi jednostkami. Sierpieniowe zderzenie z holenderskim okrętem podwodnym „O-15” w porcie Halifax znów spowodowało konieczność remontowania niszczyciela do grudnia 1941 r., choć inne informacje mówią o eskortowaniu przez



HMS „Hamilton” w interesującym kamuflażu z 1942 roku

okręt sześciu konwojów pomiędzy wrześniem i grudniem. Możliwe, że okręt naprawiano z konieczności „na raty”.

W 1942 r. HMCS „Hamilton” kontynuował zadania eskortowe, osłaniając konwoje zmierzające z Halifaxu na Nową Fundlandię. Na niszczycielu dużym problemem były awarie maszyn, spowodowane ich niedopracowaniem jeszcze w trakcie budowy jednostki. Mimo to przy nazwie okrętu widnieje udokumentowany udział w eskortowaniu 22 konwojów w 1942 r. Zdarzały się także kontakty z jednostkami wroga – na przykład w dniu 2 sierpnia 1942 r. podczas eskortowania konwoju ON-115, HMCS „Hamilton” wykrył podkradającego się do konwoju U-Boota i zaatakował go, obrzucając bombami głębinowymi i ostatecznie przepędzając od konwoju. W 1943 r. eskortowanych konwojów było już mniej (16), bo w lipcu problemy techniczne zaczęły uniemożliwiać wykorzystanie operacyjne jednostki w charakterze eskortowca. W sierpniu 1943 r. niszczyciel został ostatecznie wycofany ze służby atlantyckiej, zostając jednostką szkolną, stojącą obok HMCS „Cornwallis” w Halifaxie. Obowiązki szkoleniowe (zazwyczaj pełnione w zatoce Fundy) okręt pełnił do końca wojny.

Ze służby wycofano go 8 czerwca 1945 r. w Sydney (Nowa Szkocja).

Po Dniu Zwycięstwa okręt trafił szybko na listę jednostek przeznaczonych do likwidacji. Sprzedany przez Boston Iron & Metal Company HMCS „Hamilton” wypłynął 6 lipca z Sydney do Baltimore (Maryland), a wraz z nim holowano drugi niszczyciel – „St. Francis”. W drodze do celu (14 lipca) doszło do zderzenia obu jednostek, ich poważnego uszkodzenia i niebezpiecznego dryfowania. Jednostka Coast Guard „Hornbeam” doholowała jeden z nich do Bostonu, drugi rozbił się na brzegu przy Sakonnet Point (Rhode Island). Z dokumentów wynika, że to HMCS „Hamilton” został doholowany na miejsce rozbiórki.

(DD 162) USS „Thatcher” – HMCS „Niagara” (I 57)

Nazwa okrętu pochodzi od nazwiska admirała Henry'ego K. Thatchera. Budowę okrętu rozpoczęto w dniu 8 czerwca 1918 r. w Fore River w Bethlejem Shipbuilding Corporation (w Quincy, Massachusetts). Niszczyciel spłynął na wodę z pochylni w dniu 31 sierpnia 1918 r., matką chrzestną jednostki była Doris Bentley, wnuczka kontradmirała Thatchera. USS „Thatcher” wszedł do służby w dniu 14 stycznia 1919 r., tymczasowym dowódcą został komandor porucznik Henry M. Kieffer, a od 25 stycznia komandor porucznik Francis W. Rockwell. Po wyposażeniu niszczyciel działał jako



HMS „Niagara” w pierwotnej konfiguracji z 1941 roku

okręt Floty Atlantyku do jesieni 1919 r. Podczas pierwszego transatlantyckiego lotu wodnosamolotów NC w maju 1919 r., niszczyciel pełnił rolę stacji dozorowej w wyznaczonym miejscu (jednym z 21 miejsc) na trasie przelotu z Nowej Fundlandii na Azory, ustawiony pomiędzy niszczycielami „Walker” i „Crosby”.

17 lipca 1920 r. okręt otrzymał swój numer (DD 162). Ponad rok załoga szkoliła się w trakcie rejsów na Wschodnim Wybrzeżu, przechodząc jesienią 1921 r. pod rozkazy dowództwa Floty Pacyfiku. Działał z bazy w San Diego, nadal wykonyując rejsy szkoleniowe i ćwicząc różne warianty zadań bojowych. Właśnie w San Diego wycofano okręt ze służby w dniu 7 czerwca 1922 r.

Okręt stał zakonserwowany w bazie do lata 1939 r. Po wybuchu II wojny światowej niszczyciel przywrócono do służby w dniu 18 grudnia 1939 r. Dowódcą USS „Thatcher” został wówczas kmdr por. Henry E. Richter. Po okresie koniecznego szkolenia załogi niszczyciel przeniesiono rozkazami na Wschodnie Wybrzeże, gdzie popłynął przez Kanał Panamski w początku kwietnia 1940 r. Okręt brał udział w Patrolach Neutralności wzdłuż Wschodniego Wybrzeża i na obszarze Zatoki Meksykańskiej w składowie 69. Dywizjonu Niszczycieli. Po zawarciu brytyjsko-amerykańskiej umowy „Niszczyciele za Bazy” USS „Thatcher” wraz z pięcioma innymi niszczycielami przybył do portu Halifax w dniu 20 września 1940 r. Był jednym z sześciu niszczycieli, które Brytyjczycy przekazali Kanadyjskiej Mary-

narce Wojennej (Royal Canadian Navy). Amerykańską banderę okręt opuścił na zawsze 24 września, a z listy jednostek U.S. Navy skreślono go ostatecznie 8 stycznia 1941 r.

Kanadyjczycy przemianowali nazwę okrętu na HMCS „Niagara” (I 57). W październiku

niszczyciel, po krótkim okresie eskortowania lokalnych konwojów z Halifaxu, został skierowany rozkazami do Plymouth w Anglii, aby przejść modyfikację na atlantycki okręt eskortowy. Popłynął tam w listopadzie wraz z konwojem, a po dotarciu na miejsce stoczni Devonport rozpoczęła remont w końcu miesiąca. Przebudowa trwała do kwietnia 1941 r. Jeszcze w jej trakcie okręt przydzielono rozkazami do 4. Grupy Eskortowej (EG-4), broniącej konwojów na obszarze Western Approaches Command.

W kwietniu po zakończeniu remontu załoga przeszła konieczną szkoleniową „zaprawę bojową” w Tobermory, a w maju HMCS „Niagara” został wysłany do St. Johns na Nowej Fundlandii, do sił Newfoundland Escort Force (NEF). Tam rozpoczął regularne eskortowanie konwojów (prócz 2 wcześniej eskortowanych w kwietniu, 3 inne osiąał w maju, 3 następne w czerwcu)⁵.

Sławę niszczycielowi przyniosły wydarzenia z końca sierpnia, gdy po eskortowaniu w tym miesiącu dwóch konwojów

⁵ Lt Cdr Geoffrey B Mason RN (Rtd) (c) 2005, Service Histories of Royal Navy Warships in World War 2.



Niszczyciel HMS „Niagara” był amerykański USS „Thatcher” w 1943 roku



HMCS „Charlestown” w kamuflażu z 1943 roku i widocznymi radarami 271 i 286

(HX-143 i SC-40) okręt skierowano do pomocy jednostkom starającym się opanować i doholować na Islandię niemiecki okręt podwodny U-570, którego załoga poddała się po ataku samolotu typu Hudson w dniu 27 sierpnia. Akcja ta została przeze mnie szczegółowo opisana przy omawianiu historii HMS „Burwell”⁶.

We wrześniu HMCS „Niagara” eskortował jeszcze konwoje HX-146 i ON-10, nim 15 września udał się na remont do Halifaxu. Trwał on jeszcze w listopadzie.

15 listopada 1941 r. niszczyciel po próbach poremontowych powrócił do sił eskortowych na Nowej Fundlandii. Okres intensywnej służby eskortowej zaczął się na przełomie 1941 i 1942 r. Jej początek nie był dla załogi HMCS „Niagara” zbyt szczęśliwy, bo 12 stycznia 1942 r. szalejący sztorm poważnie uszkodził zarówno niszczyciel, jak i eskortowany duński statek „Triton”. HMCS „Niagara” musiał udać się na naprawy do Clyde. Trwały do 10 lutego, gdy okręt wyruszył z powrotem do St. Johns i tam powrócił do dawnych obowiązków. W tym samym miesiącu eskortował konwoje ON-66 i HX-177.

9 marca niszczyciel uratował rozbityków z amerykańskiego statku handlowego „Independence Hall”, który uległ katastrofie w rejonie Sable Island, gdy wychodził na ocean (przynależąc do konwoju SC-73). Statek rozbił się i przełamał na pół. Po tej akcji ratowniczej HMCS „Niagara” eskortował w tym samym miesiącu konwoje SC-74 i ON-74.

Dowódca HMCS „Niagara” (kmdr por. R. F. Harris) uratował wkrótce kolejnych 9 rozbityków z zatopionego w dniu 1 kwietnia brytyjskiego statku „Rio Blanco”, który został zaatakowany o 60 mil na wschód od przylądka Hatteras na pozycji 35°16'N, 74°18'W przez niemiecki okręt podwodny U-160. W kwietniu niszczyciel osłaniał jeszcze konwój SC-81, a w maju ON-89.

Od końca maja do lipca remontowano kotły niszczyciela w porcie Halifax.

wycofany ze służby w U.S. Navy w bazie morskiej w Filadelfii z dniem 5 lipca 1922 r. Na powrót do aktywnej służby niszczyciel czekał do 17 czerwca 1940 r., kiedy to wcielono go ponownie do marynarki wojennej i wykorzystywano do patroli wzdłuż Wschodniego Wybrzeża. Po zawarciu umowy „Niszczyciele za Bazą” okręt skierowano do portu Halifax w Nowej Szkocji, gdzie w dniu 23 września 1940 r. przekazano go brytyjskiej Royal Navy. Brytyjczycy po przejęciu okrętu zmienili jego nazwę na HMS „Charlestown” (I 21), ale dopiero w dniu 2 października. Niszczyciel z nową załogą popłynął do Anglii trasą przez St. Johns na Nowej Fundlandii, docierając do Plymouth w dniu 8 października. Stocznia Devonport zajęła się konieczną modyfikacją niszczyciela. W trakcie prac stoczniowych w listopadzie, okręt już wyznaczono rozkazami do służby w 1. Dywizjonie Minowym stacjonującym w Kyle of Lochalsh.

4 listopada wstępne prace modyfikacyjne zakończono, ale próby wykazały jeszcze różne usterki, które wymagały dalszych prac remontowych, kontynuowanych w grudniu.

Dopiero styczniowe próby poremontowe (już w 1941 r.) dały zadowalające wyniki i okręt skierowano do Kyle of Lochalsh, gdzie dotarł po 6 stycznia.

6 lutego HMS „Charlestown” wziął udział w osłanianiu operacji minowej o kryptonimie SN-7A. Miny stawiano w rejonie Northern Barrage przy osłonie okrętów Home Fleet. W trakcie operacji wybuch miny uszkodził jednostkę minującą – HMS „Menestheus” (odholowaną do bazy macierzystej przez HMS „Agamemnon”). HMS „Southern Prince” i „Port Quebec” same postawiły zagrody minowe.

13 lutego HMS „Charlestown” na stałe został włączony do 17. Destroyer Division of Squadron, a cztery dni potem z brytyjskimi niszczycielami „Brighton”, „Echo” i „Lancaster” osłaniał te same minowce kładące następne pola minowe w rejonie Northern Barrage (SN-7B i 68A).

W następnym miesiącu kolejna operacja minowa (SN-69) z udziałem HMS „Charlestown” miała miejsce 19 marca. Wraz z 3 bliźniaczymi niszczycielami osłaniał, oprócz dwóch poprzednio minujących okrętów, także HMS „Agamemnon” i naprawiony już HMS „Menestheus”. 26 marca te same jednostki minujące przedłużały pola minowe (operacja SN-4), a HMS „Charlestown” osłaniał je jak poprzednio.

W okresie od kwietnia do maja niszczyciel przechodził remont w stoczni Hebburn on Tyne.

W czerwcu okresowo skierowano go do eskortowania konwojów wypływających z Clyde, co jednostka realizowała do końca lipca, osłaniając na przykład w czerwcu konwoje DS-6 i SD-6. W drugiej dekadzie

(DD 184) USS „Abbot” – HMS „Charlestown” (I 21)

Niszczyciel nazwano na cześć Commodore Joela Abba. Budowę okrętu rozpoczęto 5 kwietnia 1918 r. w Newport Shipbuilding&Drydock Company (Wirginia). Jednostkę wodowano w dniu 4 lipca 1918 r., matką chrzestną była Louise Abbot – prawnuczka Commodore Abba. Do służby USS „Abbot” wszedł w dniu 19 lipca 1919 r., a dowódcą okrętu został komandor porucznik W. N. Richardson Jr. Niszczyciel przez trzy lata operował z bazy w Norfolk (Wirginia), płynając wzdłuż Wschodniego Wybrzeża, szkoląc załogę na obszarze Zatoki Meksykańskiej i Karaibów, zwalczając mocno penetrował kubańskie wody. Po podpisaniu traktatu waszyngtońskiego USS „Abbot” został

⁶ Patrz cz. 2 artykułu.

sierpnia HMS „Charlestown” eskortował też konwoje DS-10 i SD-10.

25 sierpnia HMS „Charlestown” powrócił do zadania ochrony jednostek 1. Dywizjonu Minowego, stawiających kolejne zagrody minowe. Wówczas z Kyle of Lochalsh w morze wyruszyły HMS „Southern Prince”, HMS „Port Quebec” i krążownik minowy HMS „Adventure”, by w rejonie Islandii postawić miny w ramach operacji SN-70A.

Tym razem Brytyjczykom nie udało się postawić min całkiem bezkarnie, bo akcja spotkała się z przeciwdziałaniem przeciwnika. Po drodze okręty minowe wykryły niemiecki okręt podwodny U-652 (typ VII C), którym dowodził ObltzS Georg-Werner Fraatz. U-652 zdołał wypracować pozycję do ataku i już 26 sierpnia o godz. 0.44 trafił torpedą w burtę HMS „Southern Prince” (10917 BRT) na pozycji 62°55'N, 09°55'W, poważnie go uszkadzając. Fraatzowi udało się wywieść w pole okręty eskortujące i swym U-Bootem pomyślnie uciec, ale stawiacza min nie zdołał dobić, więc tym razem odniósł sukces tylko połowiczny⁷.

Z początkiem nowego miesiąca niszczyciel został skierowany do eskortowania konwojów, osłaniając we wrześniu konwoje DS-11, SD-11, DS-12 i SD-12, a w październiku DS-12B i SD-12B i CT-5 (ten ostatni do 2 listopada). Dokładnie tydzień później (po jeszcze jednej ochronie konwoju) HMS „Charlestown” zapewniał osłonę minowcom HMS „Menestheus” i HMS „Port Quebec” – stawiającym miny koło Wysp Owczych (operacja SN-83B). Od 20 listopada niszczyciel był remontowany w stoczni w Grimsby i pozostawał tam do końca 1941 r.

W styczniu 1942 r. doszło do nieprzemijnego dla załogi niszczyciela zdarzenia – statek s/s „Marple” staranował okręt, przez co okres naprawy jednostki znacznie się wydłużył. Remont ukończono w lutym, kierując niszczyciel w okresie 11–19 lutego do osłony konwojów DS-22 i SD-22, a po 21 lutego HMS „Charlestown” ponownie został skierowany do służby w 1. Dywizjonie Minowym (jeszcze w dniach 25–28 lutego eskortował konwój DS-23). W marcu towarzyszył na trasie następnym trzem: SD-23, DS-24 i SD-24 (na obszarze Western Approaches Command).

30 marca rozpoczęła się kolejna operacja minowa (SN-87) z udziałem nisz-

czyciela, który osłaniał „Menestheusa”, „Agamemnona”, „Port Quebec” i „Southern Prince” podczas stawiania min na północ od Wysp Owczych w Northern Barrage. W osłonie znajdował się także lekki krążownik „Charybdis” z niszczycielami „Wells” i „Lancaster”.

18 kwietnia te same okręty minujące HMS „Charlestown” eskortował w towarzystwie krążownika HMS „Kenya” oraz niszczycieli „Wells” i „Sardonyx”. Miny (w ramach operacji SN-88) stawiano na północ od Wysp Owczych.

8 maja jeszcze raz jednostki minowe 1. Dywizjonu kładły zapory minowe przy Wyspach Owczych (operacja SN-3A). Prócz „Charlestona” osłonę zapewniały krążownik minowy „Adventure” i niszczyciele „Brighton”, „Castleton” i „Wells”. Także służba konwojowa w tym miesiącu była dla załogi niszczyciela intensywna (1–3 maja – konwój DS-26, a po operacji minowej konwoje SD-26A, DS-27 i SD-27).

W okresie czerwca i lipca HMS „Charlestown” nadal wypełniał zadania eskortowe w Północno-Zachodnim Podejściu. Zwłaszcza pracowity miał lipiec – eskortował konwoje DS-30, SD-30, DS-30A i SD-30A.

W sierpniu okręt powrócił do zadań z 1. Dywizjonem Minowym, ochraniając 21 sierpnia te same jednostki, co w poprzedniej operacji. Stawianie kolejnych min (w ramach SN-73) osłaniały ponadto krążownik HMS „Aurora” z niszczycielami „Newark”, „Brighton” i „Castleton”). 2 września ta sama czwórka niszczycieli wraz z krążownikiem HMS „Jamaica” zapewniała eskortę identycznemu składowi minowców, składających zapory minowe w Cieśninie Duńskiej (operacja SN-89).

W początku września niszczyciel był oddelegowany do eskortowania lokalnych konwojów (rejon NW Approaches), 15 września w ramach operacji minowej SN-65A ochraniał te same co poprzednio okręty minujące rejon Faeroes Gap (Wysp Owczych). W realizacji zadania towarzyszyły mu niszczyciele „Puckridge”, „Newark” i „Lancaster”.

W październiku jednostki 1. Dywizjonu Minowego otrzymały zadanie położenia zapór minowych w wyznaczonych miejscach Podejścia Północno-Zachodniego (operacja SN-3E). HMS „Charlestown” ochraniał zespół minowy z niszczycielami „Wells” i „Ledbury”.

Od listopada do grudnia 1942 r. niszczyciel był remontowany w stoczni w Newport. Początek 1943 r. znów okazał się pełnowy, bo już po zakończeniu prac stoczniowych okręt odniósł uszkodzenia po zderzeniu z nadbrzeżem. Okręt na kolejne naprawy przeniesiono do Cardiff. Trwały one przez luty. W marcu po naprawach okręt skierowano do Tobermory, a po okresie doszkalania załogi przeniesiono rozkazami w rejon Orkadów i Szetlandów. Służbę konwojową pełnił od kwietnia do lipca.

W sierpniu i wrześniu niszczyciel przechodził okres napraw w Belfaście (w tym czasie rozwijano 1. Dywizjon Minowy). W październiku HMS „Charlestown” został przeniesiony do Rosyth, by stamtąd eskortować lokalne konwoje przechodzące przez Morze Północne (w składzie East Coast Convoy). Zadania te wykonywał do końca 1943 r. i przez większość 1944 r. 10 grudnia 1944 r. niszczyciel zderzył się przy Harwich z kolejną jednostką – trałowcem HMS „Florizel” i doznał poważnych uszkodzeń. Po naprawach okręt nie wrócił do bojowej służby, pozostając od lutego do sierpnia 1945 r. w Grangemouth.

Po zakończeniu wojny HMS „Charlestown” trafił na listę jednostek przeznaczonych do likwidacji. Został sprzedany do Bisco przez T. Young Sunderland w dniu 4 marca 1947 r. Holownik do holował okręt do stoczni złomowej w Tyne 3 grudnia 1948 r.

(DD 78) USS „Evans” – HMS, HNoMS, HMCS „Mansfield” (G 76)

Swą nazwę okręt zawdzięczał nazwisku Robleya Dunglisona Evansa. Budowę okrętu rozpoczęto 28 grudnia 1917 r. w stoczni Bath Iron Works (Maine). Budowę sponso-



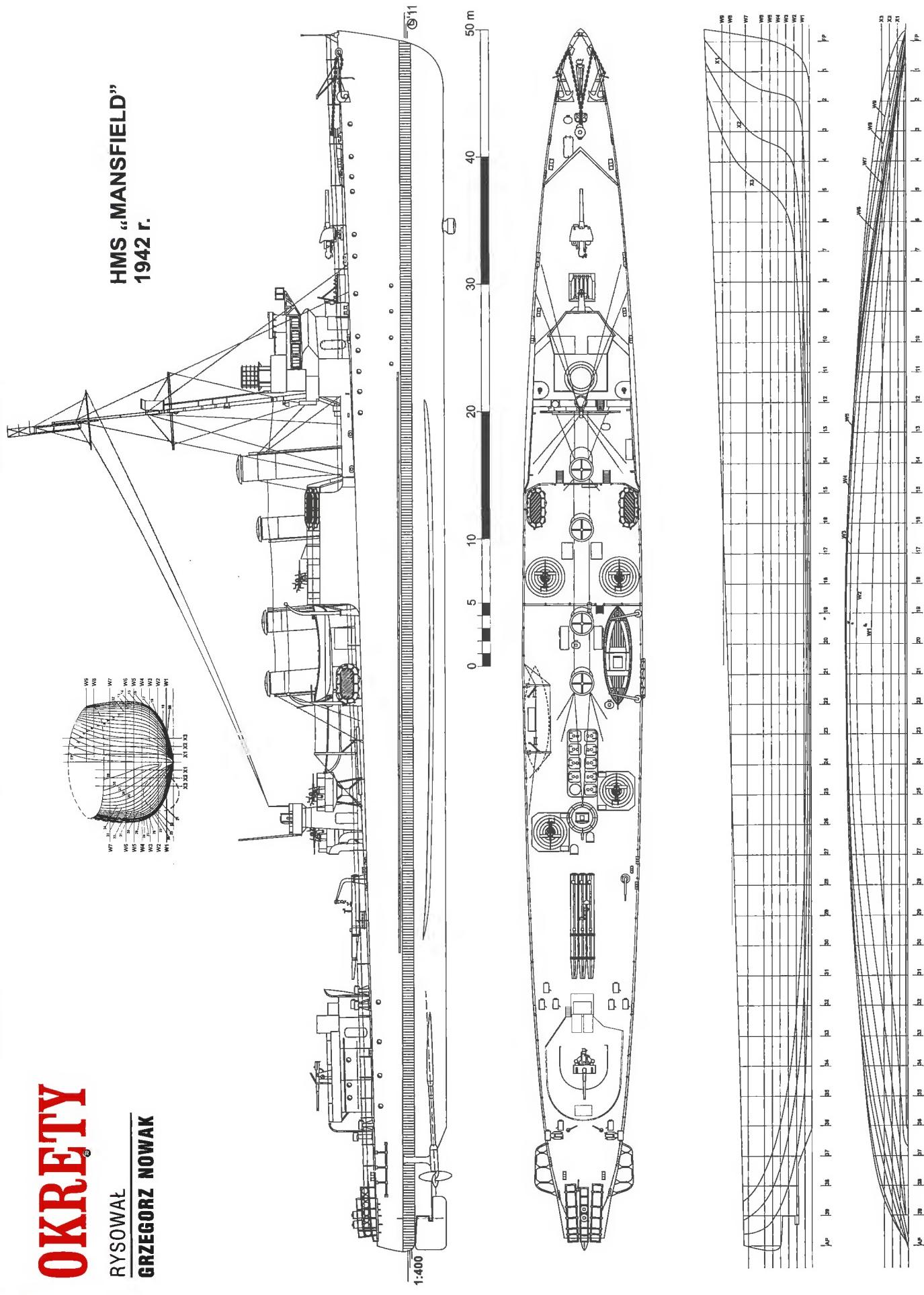
Niszczyciel HMS „Mansfield” w 1941 roku

⁷ Okręt podwodny U-652 został ciężko uszkodzony w dniu 2 czerwca 1942 r. na Morzu Śródziemnym (po ataku lotniczym samolotu typu *Swordfish*), nie mając szans na powrót do bazy. Fraatz sam dobił swój okręt torpedą z U-81 po ewakuacji nań swojej załogi na pozycji 31°55'N, 25°13'E (lub 11'E). Wcześniej Fraatz na U-652 zatopił dwa cenne niszczyciele brytyjskie „Heythrop” (1050 t.) i „Jaguar” (1690 t.) i 3 statki (8710 BRT), a prócz stawiacza min uszkodził dwa statki (9918 BRT). Niemiecki dowódca zginął 15 lutego 1943 r. na U-529 zatopionym na Północnym Atlantyku z całą załogą po ataku samolotu B-24 Liberator.

OKRETY

RYSOWAŁ
GRZEGORZ NOWAK

HMS "MANSFIELD"
1942 r.

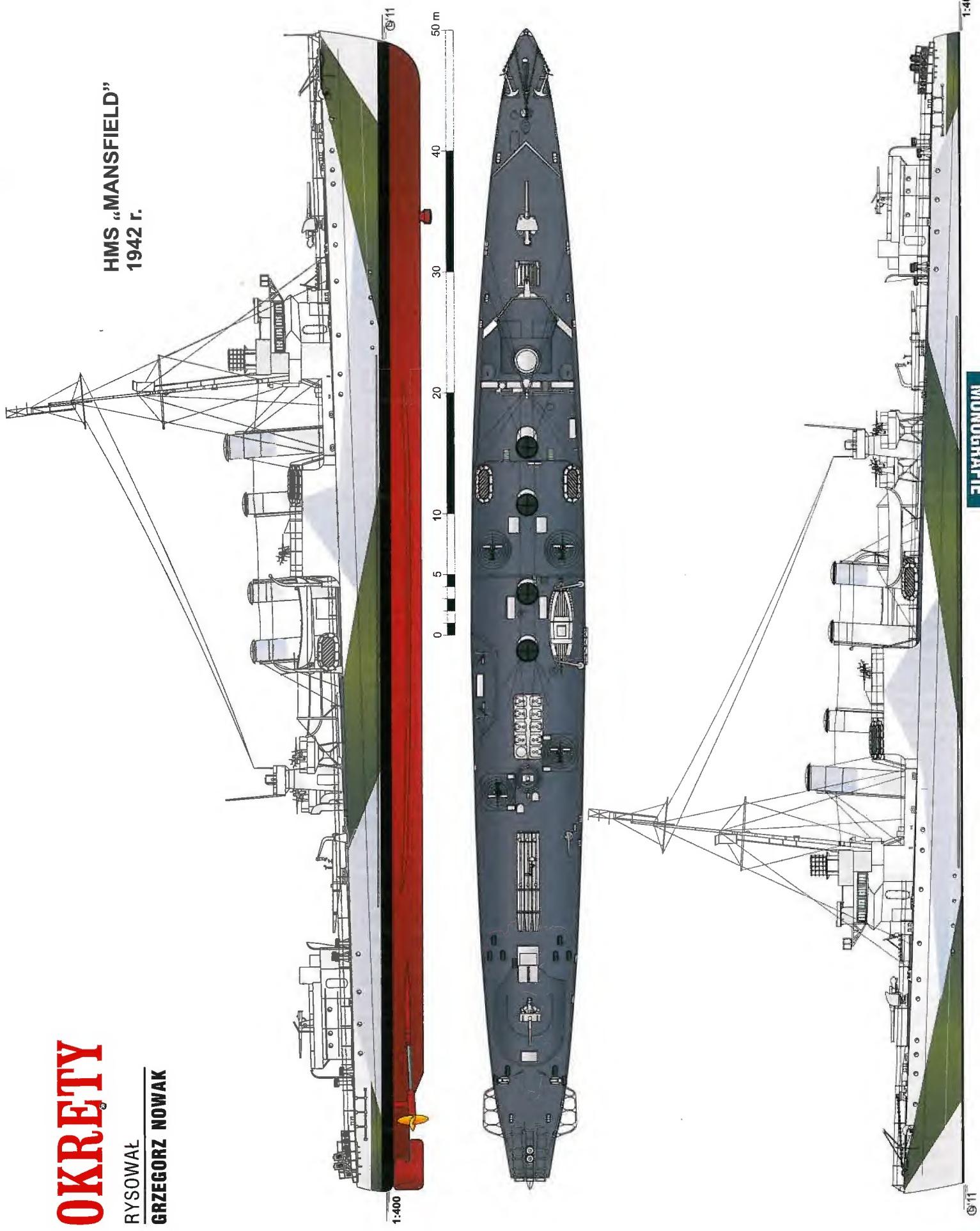


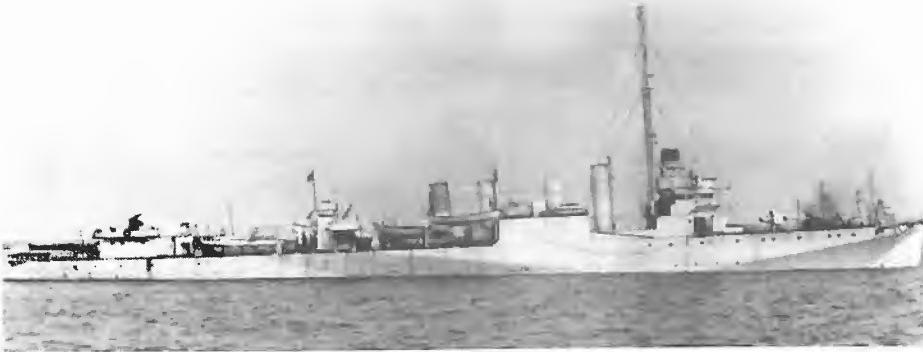
OKRETY

RYSOWAŁ

GRZEGORZ NOWAK

HMS "MANSFIELD"
1942 r.





HMS „Mansfield” na fotografii z sierpnia 1942 roku

rowała Pani D.N. Sewell – wnuczka kontradmirała Evansa. Jednostkę wodowano 30 października 1918 r., a do służby wszedł w dniu zakończenia I wojny światowej – 11 listopada 1918 r. Dowódcą okrętu został komandor Frank H. Sadler.

Po okresie intensywnego szkolenia, w trakcie pierwszego rejsu niszczyciela na Azory, USS „Evans” został skierowany 10 czerwca 1919 r. z Newport na wody Europy, gdzie pozostawał do 22 sierpnia, gdy skierowano go do Nowego Jorku. 11 września popłynął na wody Ameryki Środkowej, kończąc rejs w San Diego 14 listopada. Po dwóch latach służby na tym akwenie niszczyciel przeniesiono do rezerwy w San Diego 6 października 1921 r., a wycofano ze służby 29 maja 1922 r. Przywrócono go do niej 1 kwietnia 1930 r., gdy znów działał pół roku ze swojej macierzystej bazy, potem szkolił kadry rezerwowe marynarki z Nowego Jorku, gdzie dotarł 6 grudnia 1930 r.

26 marca 1932 r. USS „Evans” po wypłynięciu z San Diego wziął udział w ćwiczeniach i manewrach floty wzdłuż Zachodniego Wybrzeża, na wodach Hawajów i Alaski.

Ostatnie dwa i pół roku przed wybuczem II wojny USS „Evans” pozostawał poza służbą. Wybuch wojny spowodował postawienie w stan gotowości zdolnych do służby patrolowej starszych niszczycieli. USS „Evans” skierowany na Key West dotarł tam 11 grudnia 1939 r., patrolując od tego czasu rejon Antyli i ćwicząc w rejonie Karaibów.

Po zawarciu brytyjsko-amerykańskiej umowy „Niszczyciele za Bazy”, niszczyciel został skierowany 24 września 1940 r. do Halifax w Nowej Szkocji, gdzie opuścił amerykańską banderę 23 października, przechodząc w posiadanie Brytyjczyków.

Tego samego dnia zmieniono nazwę okrętu na HMS „Mansfield” (G 76). W listopadzie niszczyciel skierowano (podobnie jak inne typu *Town*) do angielskiej bazy Plymouth, trasą przez St. Johns na Nowej Fundlandii. Stocznia Devonport rozpoczęła modyfikacje okrętu po 25 listopada, przekształcając go na oceaniczny eskortowiec

(po redukcji uzbrojenia artyleryjskiego i torpedowego – podobnie jak z innymi jednostkami, za to ze wzmacnieniem uzbrojenia przeciwpodwodnego). Modyfikacje trwały w grudniu, a 18 grudnia przekazano okręt marynarzom norweskim.

Od stycznia 1941 r. HNoMS „Mansfield” został przydzielony do 6. Grupy Eskortowej bazującej w Londonderry. 9 stycznia prace remontowe zakończono i jednostka mogła wejść do służby.

W lutym niszczyciel był prawdopodobnie użytkowany w Kanale Angielskim, w marcu wraz Grupą eskortowały konwoje atlantyckie na obszarze Podejścia Północno-Zachodniego, eskortując konwoje SL-65, OB-298 i SL-67. 23 marca na okręcie doszło do poważnej awarii maszyn i niszczyciel HMS „Salisbury” musiał doholować „Mansfielda” do portu. Stocznia w Liverpoolu dokonała koniecznych napraw.

Załoga niszczyciela (już po zakończeniu remontu okrętu) wzięła 11 kwietnia udział w operacji specjalnej – lądowaniu oddziału komandosów w Oksfjordzie w Norwegii.

Po powrocie z tego zadania HNoMS „Mansfield” skierował się na Islandię, gdzie uczestniczył w tamtejszą Grupą w eskortowaniu konwojów atlantyckich przez maj i czerwiec (w tym okresie eskortował 8 ważniejszych konwojów), nim przeszedł do Grupy bazującej w Londonderry i osłaniającej statki w Podejściu Północno-Zachodnim. W końcu czerwca osłaniał konwój HG-65, w lipcu OG-67 i SL-78, nim trafił do stoczni remontowej w Liverpoolu, gdzie pozostawał od sierpnia do września 1941 r. 19 września skierowano okręt do stoczni w Chatham, gdzie remont zakończono dopiero w kwietniu 1942 r. Dokumenty sugerują, że ten długi remont miał swoje pauzy, bo we wrześniu i październiku przy nazwie okrętu jest zaznaczony udział w eskortowaniu 4 konwojów (po dwóch w każdym miesiącu).

Już 11 lutego 1942 r. Brytyjczycy przejęli okręt ponownie od Norwegów i ponownie podnieśli na nim banderę Royal Navy. W maju HMS „Mansfield” zakończył próby poremontowe i przeszedł do Tobermory, gdzie załoga przeszła szkolenie.

31 maja niszczyciel zaangażowano na Morzu Irlandzkim do ochrony wojskowego konwoju WS-19P wraz z niszczycielami „Buxton” i „Salisbury”. W początku czerwca 1942 r. okręt w trakcie realizowania zadań szkoleniowych w Tobermory doznał szkód po zderzeniu ze statkiem „British Lady”. Niszczyciel skierowano do Liverpoolu dla dokonania napraw, które kontynuowano od 6 czerwca do końca pierwszej dekady lipca. Rozkazami jednostkę wyznaczono do służby w Special Escort Division z bazą w Liverpoolu. 10 lipca HMS „Mansfield” popłynął do Tobermory dla dokończenia zadań szkoleniowych, potem dołączył do Special Eskort Division.

W sierpniu okręt towarzyszył konwojom do i z Gibraltaru, nim powrócił do Liverpoolu, gdzie zdecydowano o przeniesieniu niszczyciela do RCN (Royal Canadian Navy) i służby w Western Local Escort Force z bazą w Halifaxie.

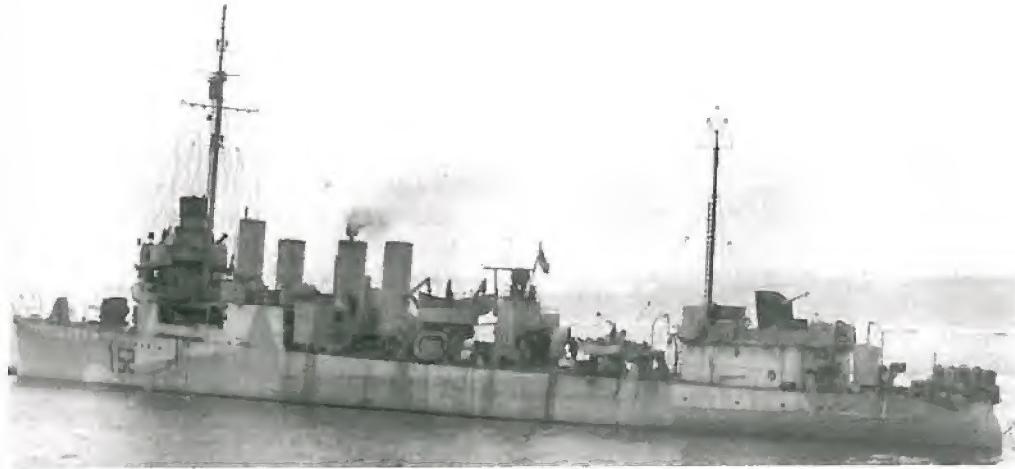
We wrześniu HMCS „Mansfield” po przepłynięciu Atlantyku dołączył do WLEF zgodnie z rozkazami i rozpoczął służbę konwojową. Do końca roku eskortował 9 ważniejszych konwojów atlantyckich. W styczniu 1943 r. okręt przeniesiono do Western Support Force (Grupy Wsparcia) wysyłanej do konwojów zagrożonych atakiem „wilczych stad” U-Bootów. Nie zawsze to chroniło konwoje przed poważnymi stratami. Duże straty poniosły konwoje do których posyłano „Mansfielda”; styczniowy ON-154 (14 statków) i lutowy ON-166, który stracił 15 statków⁸ – bo „posiłki” docierały z opóźnieniem.

Marzec przyniósł załodze niszczyciela udział w eskortie konwojów SC-121 i HX-229, które atakowane przez silne „wilcze stada” straciły łącznie 22 statki. Niszczyciel brał udział w ratowaniu rozbitych z zatopionych statków, których „dowiódł” na pokładzie do Wielkiej Brytanii. Marzec był momentem krytycznym bitwy atlantyckiej, ale ten sukces U-Bootów był jednym z ostatnich na taką skalę.

Od kwietnia HMCS „Mansfield” znalazł się w remoncie, trafiając do londyńskiej stoczni. Remont okrętu trwał przez maj i pierwszą dekadę czerwca. Po próbach poręmontowych niszczyciel wyruszył do Halifaxu, gdzie już od 17 czerwca eskortował pierwszy po przerwie konwój – ON-189. Służbę eskortową okręt pełnił aktywnie do listopada, eskortując jeszcze 11 ważniejszych konwojów. W ostatnim miesiącu w składzie Grupy W-7.

Wyeksplloatowanie okrętu spowodowało koniec jego bojowej służby. Od grudnia 1943 r. HMCS „Mansfield” przebywał w Halifaksie, gdzie miał pozostać na dłużej – przez większość 1944 r. W czerwcu

⁸ W tym konwoju ORP „Burza” zatopiła wspólnie z kanonerką USS „Campbell” okręt podwodny U-606.



HMS „Salisbury” w lutym 1942 roku



Niszczyciel HMS „Salisbury” na zdjęciu z lutego 1942 roku

niszczyciel umieszczono na liście jednostek przeznaczonych do likwidacji. 21 października 1944 r. jednostkę sprzedano Boston Iron&Steel Corporation (Baltimore) do rozbiorki. Od tego czasu czekała na dzień holowania i przypieczętowanie swego losu. Doszło do tego dopiero w kwietniu 1945 r., gdy holownik przyhawał „Mansfielda” do bostońskiej stoczni złomowej.

(DD 140) USS „Claxton” – HMS, HMCS „Salisbury” (I 52)

Budowę okrętu, który swe miano zawsze nazywała nazwisku Thomasa Claxtona, rozpoczęto 25 kwietnia 1918 r. w Mare Island Navy Yard. Budowę sponsorowała pani FW. Kellogg. Okręt wodowany 14 stycznia 1919 r., do służby wszedł w dniu 13 września 1919 r. Pierwszym dowódcą USS „Claxton” został komandor podporucznik F.T. Leighton.

Niszczyciel operował na Zachodnim Wybrzeżu, a jego załoga wypełniała szkoleniowe zadania do dnia 18 czerwca 1922 r., kiedy jednostkę wycofano ze służby w San Diego (Kalifornia). Ten okres bezczynności dla okrętu „odwieszczonego” 22 stycznia 1930 r., gdy powrócił na Zachodnie Wybrzeże,

szkoląc rezerwistów z Nowego Orleanu do września 1933 r., kiedy to w ramach stworzonego Specjalnego Dywizjonu rozpoczęły patrolowanie wód kubańskich. Pozostawał w rezerwie w Charleston od stycznia do listopada 1934 r., potem znów wrócił na wody kubańskie, patrolując je do października 1935 r. Ćwiczył z Battle Force, nim przydzielono go do Akademii Marynarki Wojennej na lata 1936 i 1937 i z jej kadetami wykonał trzy rejsy przybrzeżne.

Okręt wcielono okresowo do sformowanego Dywizjonu 40-T, który patrolował wody europejskie podczas wojny domowej w Hiszpanii („Claxton” realizował to zadanie od października 1937 do listopada 1938 r.). Na krótko wrócił do pracy w Akademii Marynarki Wojennej na początku 1939 r., bo po wybuchu II wojny światowej szybko zaangażowano go do Patroli Neutralności w rejonie Florydy.

Pierwsze dwa miesiące 1940 r. patrolował wody Nowej Anglii, potem rejony Wschodniego Wybrzeża USA, nim wysłano go do portu Halifax w Nowej Szkocji (21 listopada). Pięć dni później na mocy umowy „Niszczyciele za Bazę” okręt opuścił amerykańską banderę, a przejęła go załoga z Royal Navy. Nazwę jednostki zmieniono na HMS „Salisbury” (I 52).

W początku grudnia niszczyciel przygotowano do rejsu przez Atlantyk i skierowano z Halifaxu do brytyjskiej bazy w Plymouth (trasą poprzez St. Johns na Nowej Fundlandii). Do brytyjskiej bazy okręt dotarł po 9 stycznia 1941 r. Stocznia Devonport rozpoczęła modyfikacje, czasami przerywane obowiązkami eskortowymi okrętu. HMS „Salisbury” wyznaczono do służby w angielskiej 2. Grupie Eskortowej Western Approaches Command.

W lutym kontynuowano przebudowę, w marcu po zakończeniu prób poremontowych i okresie doszkolenia załogi, niszczyciel skierowano do służby w Podejściu Południowo-Zachodnim i przeznaczono do obrony konwojów atlantyckich. Okręt rozpoczął ją od osłony konwoju OG-56 w marcu, a do końca października miał łącznie wziąć udział w eskorcie aż 26 konwojów! Jeszcze przed sierpieniem HMS „Salisbury” został przerzucony do 4. Grupy Eskortowej. Razem z nią wypełniał zadania eskortowe, na przykład eskortował konwój ON-19 od 22 do 29 września. W tym miesiącu zdecydowano o przeprowadzeniu dodatkowych modyfikacji na okręcie podczas kolejnego remontu. W tym celu skierowano niszczyciel do stoczni w Rosyth w październiku, gdzie od 26 października rozpoczęto zamierzone prace. Kontynuowano je jeszcze w lutym 1942 r.

W marcu po remoncie HMS „Salisbury” powrócił na szlaki atlantyckie. Wkrótce jednak przyszedł dla okrętu okres zupełnie odmiennej służby. Najpierw okręt wyznaczono do eskortowania konwojów gibraltarskich i 15 kwietnia wziął udział (z 5 innymi niszczycielami) w osłonie wojskowego konwoju WS-18 wyruszającego z Clyde do Freetown. Ale już 22 kwietnia „Salisbury” opuścił konwój, skierowany do zespołu Home Fleet, by eskortować amerykański lotniskowiec USS „Wasp”, który powracał do Wielkiej Brytanii po dokonanym na Morzu Śródziemnym przerzucie samolotów na wyspę Malta.

3 maja rozpoczęła się powtórna podobna operacja o kryptonimie „Bowery”; HMS „Salisbury” wraz z krążownikiem limiowym HMS „Renown”, niszczycielami „Echo”, „Georgetown”, „Intrepid” i amerykańskimi USS „Sterett” i USS „Lang” – wziął udział w eskortowaniu „Waspa” podczas przejścia do Gibraltaru, skąd lotniskowiec miał wypływać na M. Śródziemne i ponownie dostarczyć kolejne samoloty na Maltę. 8 maja „Salisbury” osłaniał lotniskowiec HMS „Eagle” w ramach sił (Force W) – wraz z krążownikiem HMS „Charybdis”, niszczycielami „Ithuriel”, „Westcott”, „Wishart”, „Vidette”, „Partridge”, w trakcie przejścia zachodnią częścią Morza Śródziemnego przed dostawą samolotów. Dwa dni potem HMS „Salisbury” został skierowany z powrotem do Anglii, gdzie miał ponownie osłaniać konwoje wojskowe. Na

przełomie maja i czerwca zaangażowano go (z HMS „Buxton” i HMS „Mansfield”) do osłony konwoju WS-19P przechodzącego z Liverpoolu do Clyde.

17 czerwca 1942 r. eskortował wielki transatlantyk „Queen Elizabeth” (z kierownikiem HMS „Delhi”, niszczycielami „St. Albans”, „Leamington”, „Boadicea” i „Keppel”), podczas przejścia Północno-Zachodnim Podejściem (NW Approaches). Po wykonaniu tego zadania okręt powrócił z innymi jednostkami do Clyde. 21 czerwca był jednym z 8 niszczycieli eskortujących konwój WS-20, a trzy dni potem został od niego odwołany wraz z HMS „Georgetown” i powrócił znów do Clyde. W lipcu prócz eskortowania „normalnych” konwojów, okręt od 29 lipca do 4 sierpnia eskortował na początkowym etapie trasy jednostki konwoju wojskowego WS-21 zmierzającego do Freetown. W tym samym miesiącu zdecydowano o przekazaniu jednostki Kanadyjczykom (RCN). Odtąd niszczyciel miał służyć w zachodniej części Północnego Atlantyku w siłach WLEF (Western Atlantic Local Eskort) z bazą w porcie Halifax.

Służba HMCS „Salisbury” w siłach WLEF rozpoczęła się we wrześniu po przejściu do Halifaxu.

W październiku okręt eskortował statki u wybrzeży Kanady, osłaniając w tym miesiącu konwoje HX-211 i ON-136. Niszczyciel kontynuował swą służbę w listopadzie, ale przerwała ją brutalnie awaria kotłów, po której jednostkę skierowano na naprawy do Charlestown. Trwały one od 27 listopada 1942 r. do stycznia 1943 r., gdy po próbach poremontowych niszczyciel powrócił do zadań eskortowych. 21 stycznia skierowano go do pomocy siostranemu niszczycielowi HMS „Caldwell”, który został poważnie uszkodzony podczas sztormu. Warunki pogodowe zmusiły jednak wtedy HMS „Salisbury” do powrotu do Halifaxu. Prócz konwoju ON-160 w końcu stycznia, w okresie luty-kwiecień niszczyciel osłaniał konwoje na trasie pomiędzy St. Johns i Halifax (łącznie 7 ważniejszych). W pierwszym tygodniu kwietnia jednostka musiała udać się na remont rozpoczęty w Bostonie i trwający do czerwca.

12 czerwca okręt powrócił do „pracy” w siłach WLEF. Ten etap służby konwojowej trwał do listopada, a okręt osłaniał w tym okresie jeszcze 10 ważniejszych konwojów. Potem w grudniu zdecydowano wycofać HMS „Salisbury” z dalszej służby na Atlantyku, bo wady techniczne występowały coraz częściej na skutek zużycia mechanizmów. Skierowany do Halifaxu został tam na dłucho. U.S. Navy nie chciała przyjąć okrętu z powrotem. 22 marca 1944 r. niszczyciel trafił na listę jednostek przeznaczonych do likwidacji. HMS „Salisbury” został sprzedany Boston

Steel Corporation do rozbiórki w dniu 21 października. Na swój ostateczny los okręt czekał dość długo, bo dopiero 21 kwietnia 1945 r. przybył holownik, zabierając go do stoczni złomowej w Baltimore.

(DD 81) USS „Sigourney” – HMS, HNoMS „Newport” (G 54)

Ten okręt był jednym z nielicznych, który zdążył wziąć udział w obu wojnach światowych. Jego budowę rozpoczęto 25 sierpnia 1917 r., a wodowano go 16 grudnia 1917 r. w Fore River Shipyard (Quincy, Massachusetts). Swoją nazwę zawdzięczał nazwisku Jamesa Butlera Sigourneya.

Do służby okręt wszedł z dniem 18 maja 1918 r., a jego dowódcą został komandor W.N. Vernon. Już 27 maja USS „Sigourney” wypłynął ze Stanów Zjednoczonych z konwojem transportowców wojskowych do Francji. W Breście okręt przydzielono dowództwu Sił Morskich Francji. Eskortował konwoje w strefie ponad 250 mil na zachód od Brestu do końca I wojny światowej w listopadzie 1918 r., jako okręt flagowy eskortującego konwoje dywizjonu niszczycieli. Po zakończeniu wojny „Sigourney” był jednym z niszczycieli eskortujących USS „George Washington” z podrózującym do Francji prezydentem Wilsonem (na rozmowy przed podpisaniem pokoju w Wersalu).

„Sigourney” wypłynął z Brestu do Stanów Zjednoczonych w dniu 26 grudnia 1918 roku i przybył do Bostonu w dniu 8 stycznia 1919 roku. Po remoncie w Bostonie i szkoleniu latem w Newport, niszczyciel został przeniesiony do rezerwy w Filadelfii

w dniu 1 listopada 1919 r., a wycofany ze służby w dniu 26 czerwca 1922 r.

Po przywróceniu do służby w Filadelfii (po wybuchu II wojny światowej) okręt skierowano do Halifaxu w Nowej Szkocji. 26 listopada 1940 r. Amerykanie przekazali okręt czasowo w ręce Kanadyjczyków, a 5 grudnia 1940 r. przejęli go Brytyjczycy, nadając nazwę HMS „Newport” (G 54). Okręt skierowano do Anglia, 20 grudnia dotarł do Belfastu, potem miał przejść do Plymouth. Styczniowy nalot (już w 1941 r.) na Belfast spowodował na niszczycielu lekkie uszkodzenia. Bardziej dokuczliwa okazała się awaria maszyny w trakcie drogi przez Morze Irlandzkie i „Newport” zawiązał do Milford Haven, by usunąć awarię. Skierowano go najpierw na naprawy do Cardiff, a potem jednostka przeszła do Devonport, gdzie od 16 stycznia stocznia rozpoczęła przebudowę i konieczne modyfikacje jednostki.

W trakcie trwającej w marcu przebudowy zdecydowano o przekazaniu okrętu marynarzom norweskim. Jednostka otrzymała przydział do 43. Grupy Eskortowej z bazującą w Londonderry i działającą na obszarze Western Approaches Command.

Po zakończeniu założonych prac HNoMS „Newport” przeszedł do 43. Grupy, ale we wrześniu 1941 r. okazało się, że stan techniczny okrętu nie jest jeszcze zadowalający. Poprawki techniczne wykonywała od 23 października stocznia w Liverpoolu, a okręt przemieszczono wówczas do 7. Grupy Eskortowej bazującej w tym porcie (w grupie były inne norweskie jednostki). W listopadzie niszczyciel



Niszczyciel HMS „Newport” w marcu 1942 roku

rozpoczął po remoncie służbę bojową, dołączając do grupy, która od grudnia została zaangażowana do osłaniania konwojów atlantyckich. W grudniu okręt wziął udział w eskortowaniu 4 ważnych konwojów (ON-43, DS-18, SD-18 i TC-16). Zadania konwojowe „Newport” realizował prawie do końca marca 1942 r. (w tym czasie osiągnął konwoje; ON-58, HX-171, AT-12, DS-24 i SD-24).

Pech techniczny okrętu znów dał o sobie znać 25 marca 1942 r., gdy doszło do kolizji z niszczycielem HMS „Beverley” w trakcie akcji konwojowej. HNoMS „Newport” musiał być skierowany na remont do Liverpoolu. Trwały tam one w kwietniu, w maju kontynuowała je stocznia Devonport, gdzie okręt przerzucono. W czerwcu Brytyjczycy przejęli z powrotem remontowany niszczyciel od Norwegów. Po okresie remontu, trwającego do sierpnia, „Newport” popłynął na zakończenie napraw do Southampton. Kotły okrętu sprawiały wciąż kłopoty. Po okresie prac trwającym do końca roku zdecydowano wreszcie, że jednostka zostaje wycofana ze służby eskortowej i zostanie przekształcona na okręt-cel dla doskonalących techniki ataku pilotów.

Od stycznia do kwietnia 1943 r. przekształcano okręt do nowej roli, usuwając główne uzbrojenie i broń przeciwpodwodną. Od maja niszczyciel zaczął służyć w nowej roli na obszarze Western Approaches Command. W okresie od czerwca do grudnia uczestniczył na Morzu Irlandzkim w ćwiczeniach z lotnikami doskonalącymi techniki ataku torpedami lotniczymi. Podobne obowiązki wypełniał w 1944 r., przeniesiony od marca do grudnia w rejon Morza Północnego (z bazą w Rosyth). Ostatnie pół roku wojny w Europie wypełniał nadal zadania okrętu-celu. Zdecydowano w czerwcu 1945 r. o jego wycofaniu z eksploatacji. Po przejściu do Rosyth od lipca niszczyciel pozostawał w bazie. Trafili na listę jednostek przeznaczonych do likwidacji w sierpniu 1945 r. Sprzedano go Bisco do rozbiórki (M. Brechin, Shipbreakers w Granton) i odholowano do pocięcia na złom do stoczni niedaleko Edynburga w dniu 18 lutego 1947 r.

(DD 88) USS „Robinson” – HMS „Newmarket” (G 47)

Budowę niszczyciela rozpoczęto 31 października 1917 r. w stoczni Union Iron Works (San Francisco, Kalifornia). Nazwę przyjął od nazwiska Izajasza Robinsona. Budowę okrętu sponsorowała panna Evelyn Tingey. Okręt wodowano 28 marca 1918 r., do służby oddano go w Mare Island Navy Yard w dniu 19 października 1918 r. Dowódcą USS „Robinson” został komandor George Wirth Simpson.

Pięć dni później niszczyciel wyruszył z San Francisco, płynąc Wschodnim Wybrzeżem w stronę Kanału Panamskiego. Przepłynął go 3 listopada, pięć dni potem docierając do bazy Norfolk.

Od 10 stycznia 1919 r. USS „Robinson” wypełniał zadania szkoleniowe w rejonie Guantanamo. Po ich zakończeniu dotarł do Nowego Jorku 14 kwietnia. Następnie okręt wyznaczono do roli ratunkowo-sygnalizacyjnej, jako jeden z niszczycieli rozstawionych na trasie pierwszego transatlantyckiego przelotu wodnosamolotów NC z Ameryki do Europy, na wypadek konieczności udzielenia pomocy lotnikom. W tym celu „Robinson” wypłynął z portu Norfolk 30 kwietnia i 5 maja dotarł do Halifaxu. Potem przez 20 dni zajmował (z przerwami) wyznaczone miejsca na trasie przelotu wodnosamolotów do Trepassey Bay (Nowa Fundlandia) i na Atlantyku. Obserwował przeloty wodnosamolotów, prócz tego należąc do linii niszczycieli ustawionych w konkretnych miejscach na trasie przelotu na Azory, miał dawać znać o właściwym położeniu trasy dymem z kominów za dnia i światłem reflektorów w nocy (trasę 4500 mil udało się pomyślnie pokonać samolotowi NC-4, NC-3 wodował awaryjnie na trasie, a NC-1 zatonął).

USS „Robinson” po wykonaniu swego zadania dotarł do Ponta Delgada w dniu 28 maja 1919 r., potem 2 czerwca skierował się do Newport, gdzie dopłynął 8 czerwca. Przeszedł remont w Norfolk, po którym przybył do Nowego Jorku 30 września 1919 r. W pierwszych dniach października okręt eskortował (wraz z innymi niszczycielami) przy Fire Island USS „George Washington”, jako zasadnicza eskorta na powitanie króla Belgii. Niszczyciel następnie operował w okolicach Key West, Pensacoli, popłynął w rejon Florydy (dotarł do Beaufort), a potem do Nowego Jorku 5 listopada. Wizytował Savannah, przebywał w Portsmouth Navy Yard i Bostonie, uczestniczył następnie 14 stycznia 1920 r. w manewrach floty (Guantanamo Bay) – w rejonie Kanału Panamskiego. Po powrocie do Nowego Jorku w dniu 1 maja 1920 r., skierowano go 25 maja do Portsmouth Navy Yard i pozostał tam dłużej. Rok potem został skierowany najpierw do Newport, potem na wody Charleston, gdzie działał przez kilka miesięcy. Skierowany do Filadelfii – został tam wycofany ze służby w dniu 3 sierpnia 1922 r. i pozostała zakonserwowany w bazie przez prawie 20 lat.

Mimo wybuchu II wojny światowej, USS „Robinson” nie został przywrócony do służby tak szybko, jak inne siostrzane okręty. Dopiero 23 sierpnia 1940 r. przygotowano go do służby i następnie skierowano do portu Halifax w Nowej Szkocji, gdzie 26 listopada w ramach

umowy „Niszczyciele za Bazy” – przeszedł najpierw pod opiekę Kanadyjczyków, a 5 grudnia pod banderę Royal Navy. Anglicy przemianowali nazwę okrętu na HMS „Newmarket” (G 47).

Cztery dni później okręt doznał niedużych uszkodzeń w kolizji z niszczycielem HMS „Wells”, ale nie opóźniło to jeszcze podróży do Anglii. Jednak, gdy jednostka wypłynęła już w rejs do Plymouth, doszło do dużo poważniejszego w skutkach zderzenia z HMS „Newark”, po którym „Newmarket” musiał zawrócić do Kanady. W przerwany rejs niszczyciel wyruszył po zakończeniu napraw – dopiero w dniu 15 stycznia 1941 r.

Po przypłynięciu okrętu na miejsce, stocznia Plymouth od 30 stycznia rozpoczęła modyfikacje i przebudowę jednostki na oceaniczny eskortowiec. Prace jednak znacznie się opóźniły, wstrzymane w lutym z powodu innych zadań priorytetowych, jakimi stocznia miała się zająć. Niszczyciel przerzucono rozkazami do stoczni Humber, która kontynuowała prace przez marzec i kwiecień. 24 kwietnia, po zakończeniu prób technicznych, HMS „Newmarket” popłynął do swej bazy operacyjnej. W maju skierowano go do eskortowania konwojów na obszarze NW Approaches (Północno-Zachodniego Podejścia). Zdażył wziąć udział w eskortowaniu dwóch konwojów – OB-318 i HX-123. Szybko jednak problemy techniczne zmusiły załogę niszczyciela do dłuższego wycofania okrętu z działań bojowych. HMS „Newmarket” został skierowany w czerwcu do Sheerness, gdzie stocznia remontowała niszczyciel do listopada 1941 r. W trakcie remontu jednostkę wyznaczono rozkazami do służby w 8. Grupie Eskortowej bazującej w Londonderry.

W listopadzie okręt znów powrócił do akcji bojowych w „starym” rejonie. Kolejny pech nie chciał jednak okrętu opuścić. 6 grudnia 1941 r. doszło do zderzenia ze statkiem „Grenaa” w Londonderry, na szczęście naprawy tym razem długo nie trwały. Kilka dni potem niszczyciel wziął udział w eskortowaniu konwoju ON-44.

Styczeń 1942 r. przyniósł nowe zadanie konwojowe. HMS „Newmarket” został wysłany do eskortowania konwoju ON-52, ale awaria kotła w pierwszym dniu konwojowania miała znów spowodować miesięczną pauzę w służbie. Niszczyciel przeszedł najpierw do Londonderry, a potem na naprawy do Liverpoolu.

W marcu zdecydowano o udziale okrętu w eskortowaniu konwoju arktycznego PQ-14. Niszczyciel skierowano na Islandię (osiągnął konwój UR-18 w dniach 3-7 kwietnia), ale 8 kwietnia zrezygnowano z jego udziału w eskorcie konwoju PQ-14. Osiągnął jeszcze konwój RU-19 (18-22 kwietnia), ale potem wysłano go do Anglii, do stoczni w Rosyth. Tam orzeczono, że

okręt nie nadaje się do służby atlantyckiej i podjęto decyzję o przebudowie jednostki na ćwiczebny statek-cel dla samolotów. Do czerwca z niszczyciela zdjęto główne uzbrojenie, które nie było już potrzebne. Od lipca 1942 r. HMS „Newmarket” wypełniał swoją nową rolę na Morzu Północnym, współpracując ze szkolącymi się w atakach lotniczych pilotami. Zadania te wypełniał do połowy 1943 r., bo jego wady nie pozwoliły na dalszą eksploatację. Ze służby ostatecznie wycofano go w lipcu i stał on w Rosyth do końca wojny.

HMS „Newmarket” był jednym z najbardziej nieudanych okrętów tej klasy i jego wady z okresu budowy przekreśliły całkowicie jego szansę na wojenną „karierę” w trakcie II wojny światowej. 1 lipca 1945 r. znalazł się na liście jednostek przeznaczonych do likwidacji. Został sprzedany do Bisco we wrześniu 1945 r. do rozbiórki dokonywanej przez E. Rees Shipbreakers w Llanelly (płd. Walia) i przybył tam 21 września.

(DD 89) USS „Ringgold” – HMS „Newark” (G 08)

Budowę niszczyciela rozpoczęto 20 października 1917 r. w stoczni Iron Works (San Francisco, Kalifornia). Nazwę zdzięcała nazwisku Cadwaladera Ringolda. Budowę niszczyciela sponsorowała pani D.W. Farquhar. Jednostkę wodowano w dniu 14 kwietnia 1918 r., a weszła do służby w Mare Island Navy Yard w dniu 14 listopada 1918 r. Dowódcą okrętu został komandor Louis P. Davis.

Już cztery dni później USS „Ringgold” wypłynął z bazy w celu przyłączenia się do Floty Atlantyckiej. Trasą przez Kanał Panamski i Guantanamo Bay na Kubie okręt dotarł do Hampton Roads (Wirginia) 5 grudnia 1918 r. Przez kolejne lata płynął wzdłuż Wschodniego Wybrzeża Stanów, wyruszając zazwyczaj z Newport. Skierowany do Filadelfii w dniu 5 kwietnia 1922 r., został tam wycofany ze służby z dniem 17 czerwca 1922 r.

Do służby w marynarce wojennej okręt przywrócono 23 sierpnia 1940 r., przygotowując do przekazania Brytyjczykom. Skierowany do portu Halifax w Nowej Szkocji został oficjalnie przekazany Royal Navy w dniu 26 listopada 1940 r. Nazwę niszczyciela zmieniono na HMS „Newark” (G 08). Na krótko „opiekowali się” nim Kanadyjczycy, którzy oddali niszczyciel Brytyjczykom 5 grudnia. Nowym dowódcą jednostki został komandor R.H.W. Atkins.

Kolizja z HMS „Newmarket” z dnia 9 grudnia opóźniła planowany rejs okrętu na Wyspy Brytyjskie. Po naprawach w St. Johns wyruszył do Anglii 29 stycznia 1941 r. razem z HMS „Wells”, ale ciężki sztorm i defekt maszyny sprawił, że



Niszczyciel HMS „Newark” przed modernizacją mostka na zdjęciu z 1942 roku

trzeba go było odholować z powrotem do portu. Z St. Johns niszczyciel wyruszył ponownie 26 lutego i tym razem dotarł do Belfastu 5 marca, a cztery dni potem do brytyjskiej bazy Plymouth. Od 9 marca stocznia Devonport zajęła się modyfikacjami i przebudową jednostki, usuwając grotmaszt, skracając maszt główny, rozmieszczając balast, zdejmując większość działa czterocalowych i wyrzutnię torpedową. Zainstalowano za to na okręcie brytyjski azdyk i dodatkowe motacze bomb głębinowych. W trakcie remontu okręt przydzielono rozkazami do służby w 17. Dywizjonie Niszczycieli, osłaniającym operacje jednostek 1. Dywizjonu Minowego (z bazy w Kyle of Lochalsh).

10 kwietnia, już w końcowym etapie prac modyfikacyjnych, doszło w Devonport do zderzenia okrętu z niszczycielem HMS „Volunteer”. HMS „Newark” przeszedł do Belfastu, gdzie od 18 kwietnia zajęto się naprawą uszkodzonego kadłuba. Nalot na Belfast spowodował dodatkowe uszkodzenia, po których remont wydużył się do sierpnia. Po zakończeniu prób poremontowych okręt dołączył do 17. Dywizjonu w Kyle of Lochalsh w dniu 15 sierpnia 1941 r. 22 sierpnia osłaniał stawiacz min „Agamemnon” minujący obszar w Northern Barrage (operacja SN-22B), a trzy dni potem krążownik minowy HMS „Adventure” i pomocnicze stawiacze min „Menestheus”, „Port Quebec” i „Southern Prince” stawiające nowe pola w Northern Barrage pomiędzy Wyspami Owczymi a Islandią (operacja SN-70A).

We wrześniu kontynuowano następne operacje; SN-23A w dniu 4 września, gdy HMS „Newark” brał udział w eskortowaniu „Port Quebec” w Northern Barrage, i SN-23B, gdy ten sam stawiacz min poszerzał zasięg zapory 16 września. Pomiędzy obydwooma operacjami minowymi niszczyciel eskortował także konwoje DS-11 i SD-11 pomiędzy 6 i 13 września. W końcu miesiąca skierowano go do Clyde, skąd miał eskortować wojenny konwój WS-12, z którym wyszedł

w morze 1 października i towarzyszył mu przez dwa pierwsze dni na obszarze Północno-Zachodniego Podejścia. W dalszej części miesiąca realizował zadania przy 1. Dywizjonie Minowym, znów osłaniając HMS „Port Quebec”, gdy stawał kolejne pola minowe w Northern Barrage 22 października (Operacja SN-24C).

W ostatnich dniach października „Newark” eskortował konwój CT-5, a po nim następny zaopatrzeniowy (do 4 listopada). Pięć dni potem znów ochraniał jednostki minujące: „Menestheus” i „Port Quebec” podczas operacji minowej SN-83B (w Northern Barrage pomiędzy Wyspami Owczymi i Islandią). Z pierwszym z minowców wypłynął jeszcze raz na minowanie 19 listopada (operacja SN-25A).

W końcu miesiąca HMS „Newark” osłaniał konwój DS-17, a od 4 do 7 grudnia konwój SD-17. Dwa dni później eskortował na początkowym etapie trasę z Clyde konwój wojskowy WS-14, powracając 12 grudnia do 1. Dywizjonu Minowego.

3 stycznia 1942 r. niszczyciel był eskortą dla stawiacza min „Agamemnon” minującego Northern Barrage (operacja SN-26A). Pomiędzy 17 i 23 stycznia osłaniał konwoje DS-20 i SD-20.

2 lutego wraz krążownikiem minowym HMS „Adventure”, stawiaczami min „Menestheus”, „Port Quebec” i „Southern Prince” wyruszył na operację SN-17, czyli poszerzenie Wschodniej Barriery Minowej na północ od Aberdeen. Pogoda zmusiła jednostki do przerwania operacji. 9 lutego „Agamemnon” i „Menestheus” minowały za to (w ramach operacji SN-5B) obszar Cieśniny Duńskiej, a „Newark” towarzyszył im wraz z innymi niszczycielami.

Od 15 lutego aż do maja okręt remontowano. Potem skierowano okręt na szkolenie załogi do Tobermory. Po nim niszczyciel powrócił do 1. Dywizjonu Minowego w Kyle of Lochalsh. 1 czerwca ochraniał minowanie wyznaczonego obszaru Cieśniny Duńskiej (miny stawiały „Adventure”, Menestheus” i „Agamemnon”) w ramach operacji SN-



HMS „Newark” po przebudowie nadbudówki dziobowej i mostka na zdjęciu z 1943 roku

72, 11 czerwca ten sam skład okrętów minujących z jeszcze jednym – „Southern Prince” postawił nowe pola minowe w rejonie Wysp Owczych, a trałowiec „Scott” dodatkowo głębsze pole minowe przeciw okrętom podwodnym (operacja SN-3B), a „Newark” był jednym z czterech niszczycieli osłony. Od następnego dnia do 17 czerwca okręt eskortował dwa konwoje: DS-28 i SD-28.

31 lipca 1942 r. wszystkie okręty minowe 1. Dywizjonu kładły miny w Northern Barrage pomiędzy Wyspami Owczymi i Islandią (operacja SN-82). „Newark” eskortowała je z 3 innymi niszczycielami.

Od 6 do 11 sierpnia niszczyciel osłaniał dwa konwoje (AT-19 i TA-19), 19 sierpnia wziął znów udział w operacji minowania Cieśniny Duńskiej (operacja SN-73), ale najciekawszym wydarzeniem tego miesiąca był 20 sierpnia, gdy jednostka eskortowała mały konwój RU-36.

W pobliżu konwoju przypadkiem znalazł się niemiecki okręt podwodny U-464 specjalnego przeznaczenia. Był to U-Boot zaopatrzeniowy (typ XIV), potocznie nazywany „Mleczną Krową”. Dostarczał paliwa i zaopatrzenia innym uderzeniowym U-Bootom. Dowodził nim Kpt. Otto Harms. Pływający na południe od Islandii na powierzchni U-Boot został wykryty z powietrza na pozycji 61°25'N, 14°40'W przez samolot typu Catalina pilotowany przez R. B. Hopgooda. Ten strzelił rakietę identyfikacyjną, na co Niemcy odpowiedzieli nie właściwym sygnałem. Pilot rozpoznał przeciwnika prawidłowo, natychmiast zaatakował U-Boota bardzo celną serią bomb głębinowych, a potem nawrócił i ostrzelał z broni pokładowej samolotu, mimo gęste go ognia przeciwlotniczego z „Mlecznej Krowy”. Wybuchy bomb ciężko uszkodziły okręt podwodny i nie mógł on się zanu-

rzyć. Korzystając z tego, że samolot odleciał do konwoju po pomoc, Niemcy zdążyli zatrzymać islandzki trawler rybacki „Skaftfellingor” i przesiedli się na niego, zatapiając U-Boota. Nie zdążyli jednak uciec. Hopgood poinformował dowódcę eskorty konwoju o sytuacji, a ten wysłał HMS „Newark” i HMS „Castleton” na miejsce ataku. Nie zdążyli powstrzymać zatopienia przez Niemców okrętu podwodnego, ale zatrzymali opanowany przez nich trawler. Niemcy wobec skierowanych na nich luf działań niszczycieli szybko skapitulowali, a „Castleton” zabrał 53 Niemców na pokład (dwóch wcześniej zginęło).

2 września niszczyciel znów osłaniał ten sam co poprzednio skład zespołu minowego podczas operacji minowej SN-89, gdy stawiano miny w Cieśninie Duńskiej, a 16 września krążownik „Adventure”, stawiacze min „Menestheus” i „Agamemnon” kładące miny koło Wysp Owczych (operacja SN-65A). Po niej niszczyciel został skierowany do Tyne na remont i drugą modyfikację. Trwała ona do stycznia 1943 r. W jej trakcie okręt otrzymał centymetrowy radar typu 271 i ostrzegawczy typu 291, działa Oerlikon kal. 20 mm, wymieniono też wyrzutnię torpedową na typ brytyjski.

Po zakończeniu prac remontowych niszczyciel został wyznaczony do eskortowania konwojów „gibraltarskich”. W styczniu eskortował konwoje KX-3, KX-8 i MKS-5X.

Zadania konwojowe HMS „Newark” wypełniał w lutym, w marcu 1943 r. powrócił do 1. Dywizjonu Minowego. 21 marca osłaniał stawiacze min kładące pola minowe w rejonie Islandii (operacja SN-90A), uczestniczył w operacjach minowych SN-111A i SN-123B w maju oraz SN-123C w czerwcu. W lipcu trafili

na remont do Cardiff, powracając do Dywizjonu we wrześniu. Ostatnią ważniejszą operację minową (SN-222B), przeprowadzoną 4 września, stawiając miny na południowy wschód od Islandii. W październiku 1. Dywizjon Minowy uległ rozwiązaniu, a HMS „Newark” został rozkazami przeniesiony do bazy Rosyth i stamtąd eskortował konwoje do końca 1943 i przez 1944 rok.

Od stycznia 1945 r. niszczyciel (po rozbrojeniu) służył jako ćwiczebny okręt-cel dla samolotów, służąc do końca wojny i zawieszony został w swej funkcji w lipcu 1945 r. Po Dniu Zwycięstwa trafił na listę jednostek przeznaczonych do likwidacji i sprzedany do P&W Maclellan Ltd w dniu 18 lipca 1947 r. W tym samym roku odholowano go do pocięcia na złom do stoczni Bo’ness koło Edynburga. □

Bibliografia

- Blair C., *Hitlera wojna U-Bootów. Myśliwi 1939–1942*, Warszawa 1998.
- Blair C., *Hitlera wojna U-Bootów. Ścigani 1942–1945*, Warszawa 1999.
- Borowiak M., *Żelazne rekiny Dönitz*, t. 2, Warszawa 2009.
- Friedman N., *British destroyers & frigates*, wyd. 2008.
- Gellin R.A., *Flush-Deck Destroyers in World War Two*, wyd. 2002.
- Kemp P., *Swój czy wróg*, Poznań 2003.
- Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem*, t. 2, Warszawa 2000.
- Pitt D. B., *II wojna światowa. Bitwa o Atlantyk*, Warszawa 1998.
- Reilly J. C., *United States Navy Destroyers of World War Two*, wyd. 1985.
- Romanowski B., *Torpeda w celu*, Gdańsk 1997.
- White J.F., *Mleczne krowy*. Podwodne zaopatrzeniowce atlantyckich „wilczych stad” 1941–1945, Warszawa 2001.
- Lt Cdr Geoffrey B. Mason RN (Rtd) (c) 2005, *Service Histories of Royal Navy Warships in World War 2*

INTERNET

- www.naval-history.net
- uboat.net
- ubootwaffe.net

Armata AK-725 (ZIF-72)



Charakterystyczna „bulwiasta” wieża podwójnej armaty kalibru 57 mm pojawiła się na pokładach okrętów ZSRR w połowie lat 60. Była to pierwsza automatyczna armata kalibru 57 mm ze szczelną wieżą i kierowaniem realizowanym przez stację radiolokacyjną. Wcześniej modele rosyjskich armat okrętowych tego kalibru (pojedyncze SM-15, SM-21, ZIF-71, podwójne SN-24-ZIF i SM-24-ZIF1, ZIF-31B, poczwórne ZIF-7, K-1-55) były konstrukcjami odkrytymi. Mechanizmy miały bezpośredni kontakt z otoczeniem.

JACEK KRZEWIŃSKI

Uniemogliwiało to użycie takich armat w warunkach skażenia środowiska i znacznie utrudniało obsługę w trudnych warunkach atmosferycznych (na przykład na Dalekiej Północy). Również systemy chłodzenia powietrznego luf były mało wydajne, umożliwiając oddanie jednorazowej „serii” 50 wystrzałów. Obsługa armaty była również wystawiona na szkodliwe oddziaływanie warunków zewnętrznych (wiatr, temperaturę, bryzgi fal i deszcz). Ze względu na zmieniające się wymagania dotyczące warunków zabezpieczenia uzbrojenia i obsługi zdecydowano się na zbudowanie szczelnej wieży, zapewniającej osłonę dla obsługi przed czynnikami zewnętrznymi. Szczelna osłona pozwoliła na zastosowanie dodatkowych mechanizmów i urządzeń zwiększających potencjał bojowy armaty.

Prace rozpoczęto w 1955 r. Wymagania taktyczno-techniczne na nowy model armaty opracowano w 1956 r. Prace projektowe rozpoczęto w CKB-7 pod kierownictwem A.I. Arefiewa. Armatę oznaczono numerem fabrycznym ZIF-72.

Projekt techniczny armaty ukończono w kwietniu 1958 r. Główny nacisk położo-

no na udoskonalenie parametrów użytkowych. Parametry balistyczne automatów (lufa z zamkiem) uznano za odpowiednie. Zastosowanie wieży pozwalało na zmodyfikowanie i przebudowanie mechanizmów armaty, tak aby mogła być sterowana automatycznie za pomocą okrętowego systemu kierowania ogniem. Poprzednie modele armat tego kalibru we flocie ZSRR nie miały

automatycznego kierowania. Biorąc pod uwagę, że armata ta może stać się głównym uzbrojeniem artyleryjskim dla małych jednostek, zastosowano szereg nowych, lekkich materiałów do wykonania wieży. Miało to zmniejszyć masę i pozwoliło umieścić ją na jednostkach o malej wyporności lub na nadbudówkach większych jednostek pomocniczych. W 1959 r. wykonano eg-



Armata AK-725 na rosyjskim okręcie desantowym projektu 775 (NATO – Ropucha), zbudowanym w gdańskiej Stoczni Północnej [Fot. Jacek Krzewiński]



Armata AK-725 na okręcie desantowym pr. 775. Zastosowano barbetę armaty w kształcie regularnego cylindra. Na mniejszych okrętach barbeta jest zakończona stożkowo (jak na załączonych rysunkach) [Fot. Jacek Krzewiński]

Na wieży po lewej stronie widoczny dodatkowy właz. W sumie do środka można uzyskać dostęp przez 7 luków i włazów [Fot. Jacek Krzewiński]

zemplarz testowy armaty, który poddano w 1960 r. próbom technicznym. Z armaty oddano 3040 wystrzałów. Poligonowe próby państwowie przeprowadzono w 2 etapach wiosną i jesienią 1960 r. Oddano wówczas w sumie 4384 wystrzały. Procent zacięć wynosił 0,3% co było rezultatem lepszym od wymaganych 0,5% postawionych w wymaganiach technicznych. Zaobserwowaną wadą była niska żywotność luf. W 1962 r. wykonano nowe lufy o większej żywotności, zapewniające co najmniej 750 wystrzałów.

Pierwszą armatę w zmodyfikowanej wersji z nowymi lufami zamontowano na okręcie projektu 204 (kod NATO – Poti). Okrętowe próby państwowie przeprowadzono w pierwszej połowie 1963 r. Oddano 2000 strzałów. Osiągnięto wynik 0,25% zacięć co było polepszeniem wcześniejszych wyników. Po zakończeniu prób zarekomendowano armatę do przyjęcia na uzbrojenie floty ZSRR, a oficjalnie nastąpiło to w 1964 r. pod nazwą AK-725.

Kompleks AK-725 składał się z dwóch zmodernizowanych 57 mm automatów ZIF-74. Automaty te stosowano również na wcześniejszych, odkrytych wariantach armat. Modernizacja polegała na zastosowaniu taśmowego zasilania i systemu ciągłego chłodzenia luf wodą zaburtową. Dzięki temu zwiększyły się dwukrotnie czas nieprzerwanego ognia i prawie pięciokrotnie skrócono czas niezbędny na schłodzenie luf w porównaniu do armat kalibru 57 mm z chłodzeniem powietrznym. Zasto-

sowanie chłodzenia wodnego wiązało się z umieszczeniem na wieży i wzdłuż luf charakterystycznych czarnych przewodów, którymi była dostarczana zaburtowa woda.

Każda z taśm zasilających zawierała po 550 pocisków. Załadunek taśmy z pociskami odbywał się ręcznie. W czasie prowadzenia ognia mechanizm podajnika taśmowego do pracy wykorzystywał energię odrzutu luf.

Automatyka armaty działała na zasadzie wykorzystania energii odrzutu z hydraulycznym oporopowrotnikiem. Zastosowano zamek klinowy z przemieszczaniem pionowym w szczelinach powrotnika. Do rozpoczęcia ognia i oddania pierwszego strzału wykorzystano mechanizmy hydrauliczne. Podajnik amunicji –

pod kierownictwem N.I. Jermołowa). W razie awarii systemu radiolokacyjnego można było kierować ogniem armaty za pomocą kolumnowego celownika optycznego.

Pociski zawierały po 0,153 kg materiału wybuchowego z zapalnikiem kontaktowym MGZ-57 zapewniającym eksplozję pocisku po przeniknięciu w cel na głębokość 0,3 m. Jeśli po 15–20 sekundach pocisk nie napotkał celu następowała eksplozja samolikwidująca pocisk. Niektóre pociski wyposażono w smugacze, które działały



ny był typu sprężynowego z przyśpiewaczem.

Obydwa automaty umieszczono w jednym łóżku wykonanym ze spawanych elementów stalowych. Obudowę armaty wykonano ze stopu aluminium o grubości poszycia 6 mm. Zapewniała szczelność konstrukcji i zabezpieczenie mechanizmów przed szkodliwym oddziaływaniem warunków atmosferycznych i bryzgami fal. Dla zabezpieczenia przed skraplaniem się wilgoci wewnętrz wieży, część jej wewnętrznych powierzchni pokryto pianką poliuretanową.

W podpokładowych magazy-

przez 10 sekund, pozwalając na zaobserwowanie trajektorii.

Armaty produkowano w latach 1961 do 1988. Montowano je na jednostkach projektów: 204 (Poti), 206M (Turya), 775 (Ropucha), 1123 (Moskwa), 1124 (Grisza), 1134 (Kresta I), 1134A (Kresta II), 1234 (Nanuchka I), 1171 (Iwan Rógow), 1886 (Ugra) i innych jednostek pomocniczych. Była to ostatnia armata kalibru 57 mm, która znalazła się na uzbrojeniu floty ZSRR.

Armaty tego typu nie zostały użyte w warunkach bojowych, dlatego trudno wydać na ich temat opinię. Jedyne znane zastosowanie tej armaty w warunkach realnego zagrożenia miało miejsce 16 kwietnia 1987 r. Wówczas to na Oceanie Spokojnym odbywały się ćwiczenia floty



nach znajdował się zapas amunicji po 550 pocisków na lufę. Sterowanie armatą odbywało się za pomocą systemu ESP-72, który współpracował z artylerystycznym systemem radiolokacyjnym MR-103 „Bars” (opracowany

WIZUALIZACJA 3D

KRYSZTOF GDAŃSKI

Armata AK-725 widok z lewej



Armata AK-725 widok z prawej.
Barbetta stożkowa



Bibliografia

- Friedman N, *The Naval Institute Guide to World Naval Weapons Systems 1991/92*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991 r.
Gardiner R., Budzbon P (ed.), *Conway's All the World's Fighting Ships, 1947-1995*, Annapolis, Naval Institute Press, 1996 r.
Szirokorad A.B., *Oruzhie Otechestwennovo Flota 1945-2000*, Minsk & Moskwa, Harwest AST, 2001 r.
Jane's Fighting Ships roczniki: 1967-68, 1971-72, 1974-75, 1980-81, 1985-86, 1993-94, 1997-98, 2004-2005.

Combat Fleets of The World roczniki: 1980/81, 1986-87, 1995, 2002-2003, 15. edycja 2007 r.
Weyers Flottentaschenbuch roczniki: 1973-74, 1990-91, 1997-98, 2005-07, 2008-10.

CZASOPISMA

Armia (roczniki 2008-2011),
Morza, Statki i Okręty (roczniki 2000-2010),
Nowa Technika Wojskowa (roczniki 2000-2010),
Naval Forces (roczniki 1978-2008).



Zbliżenie lewej ściany wieży armaty AK-725



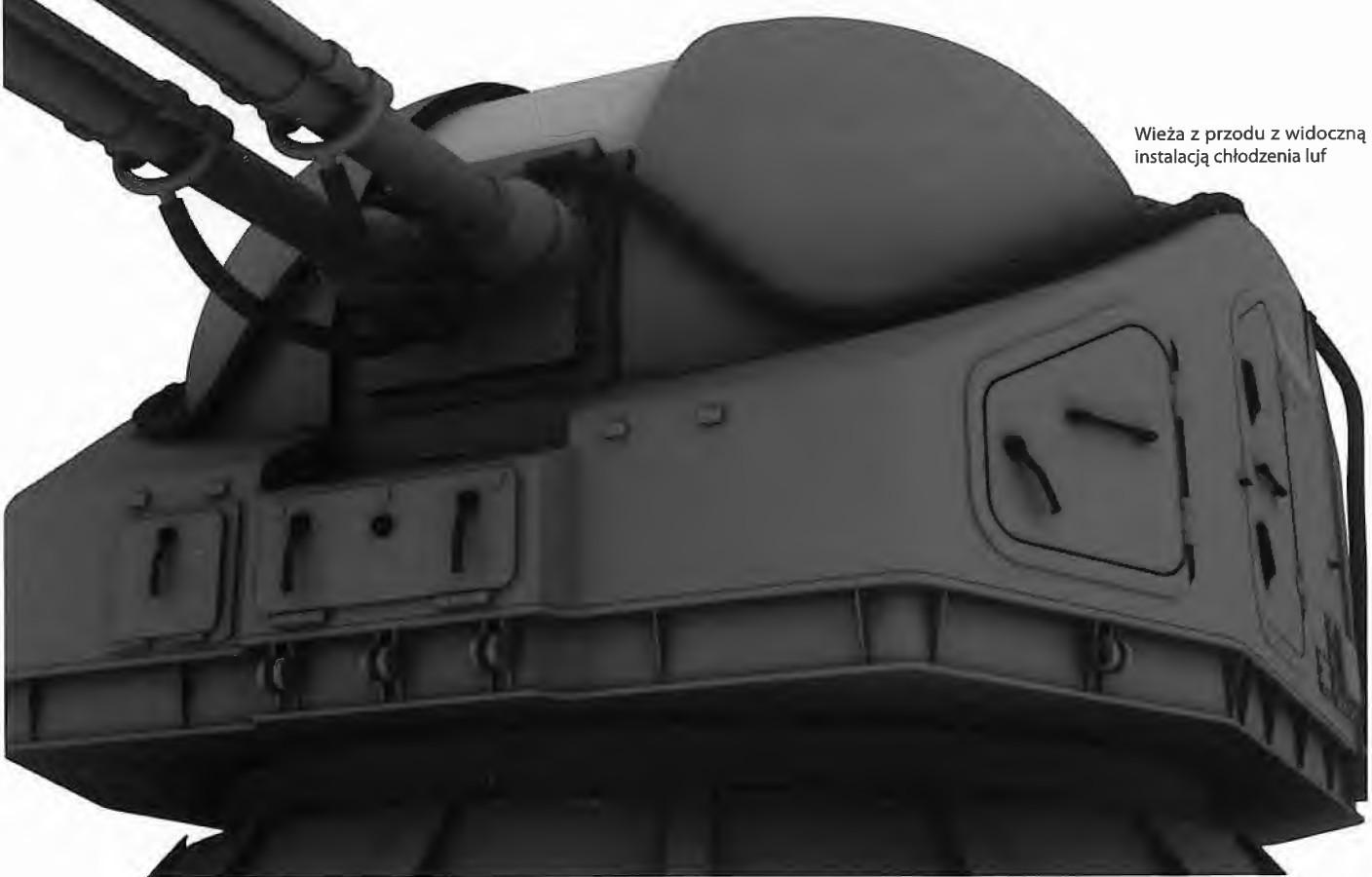
Zbliżenie tylnej lewej części wieży



Na tylnej ścianie wieży luki serwisowe



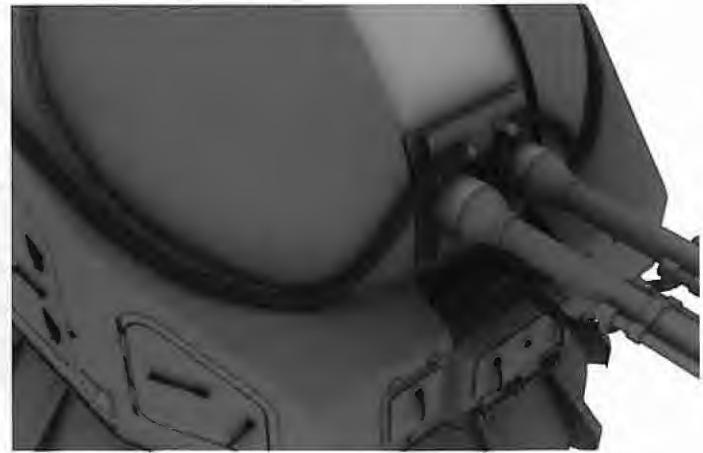
Po obu stronach wieży widoczne czarne rury doprowadzające wodę chłodzącą lufy armat



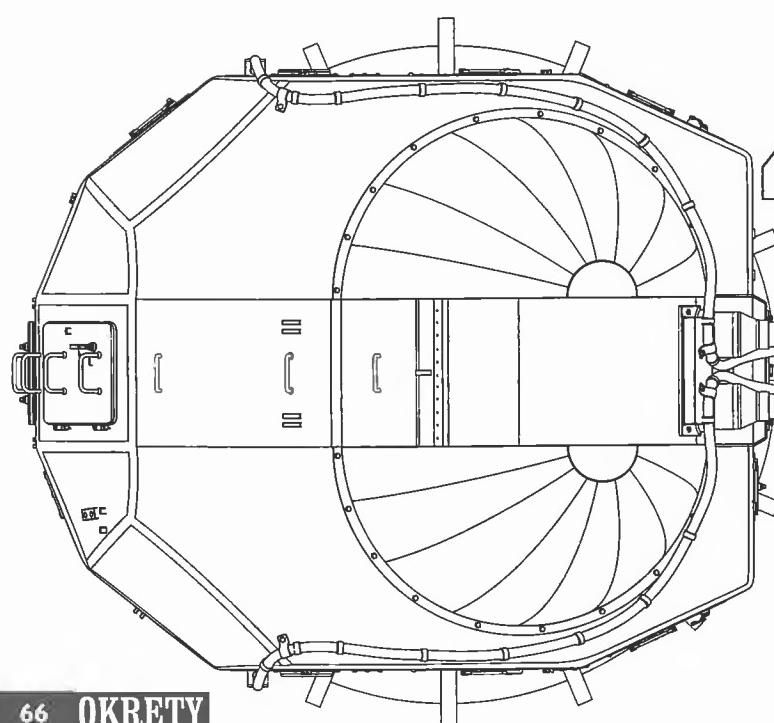
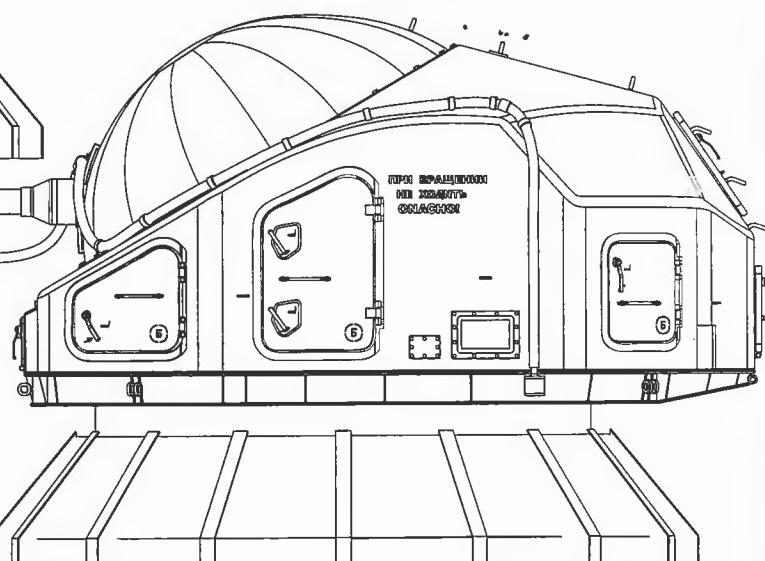
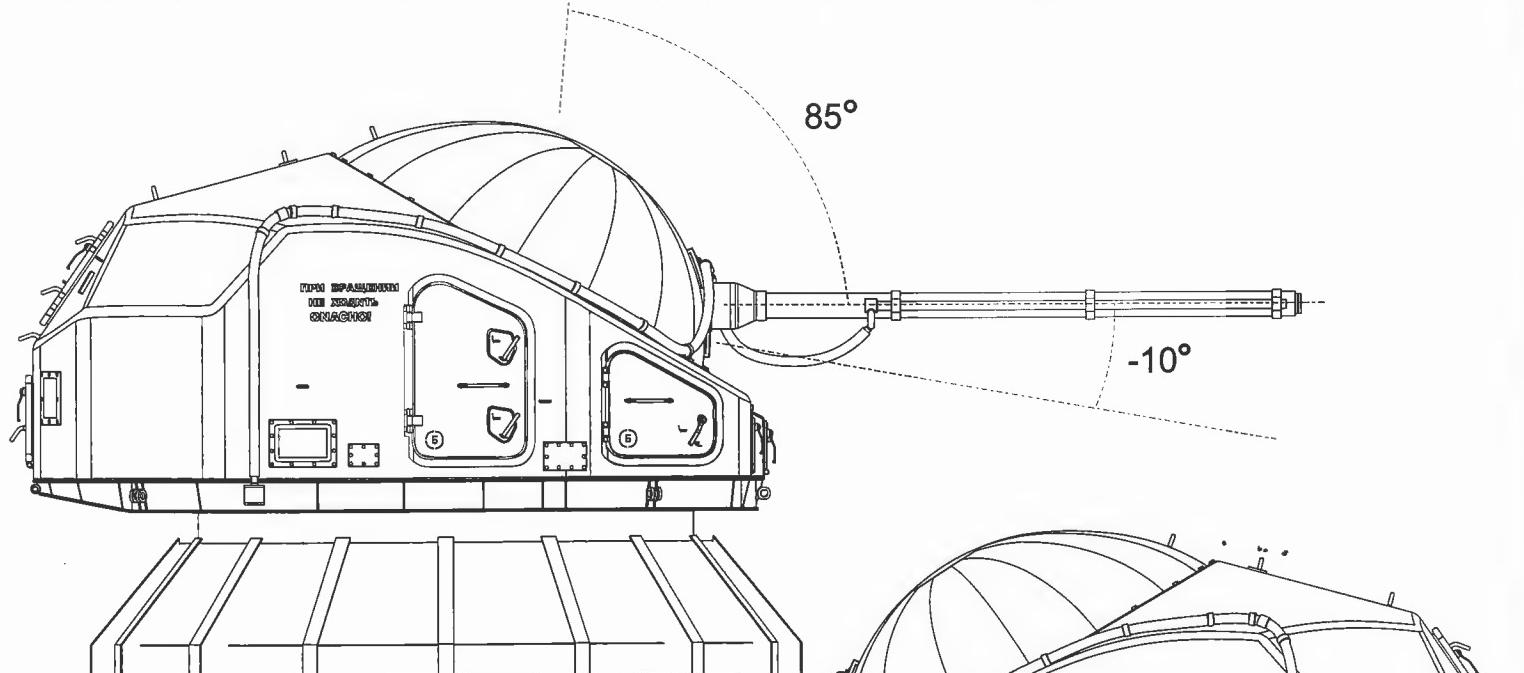
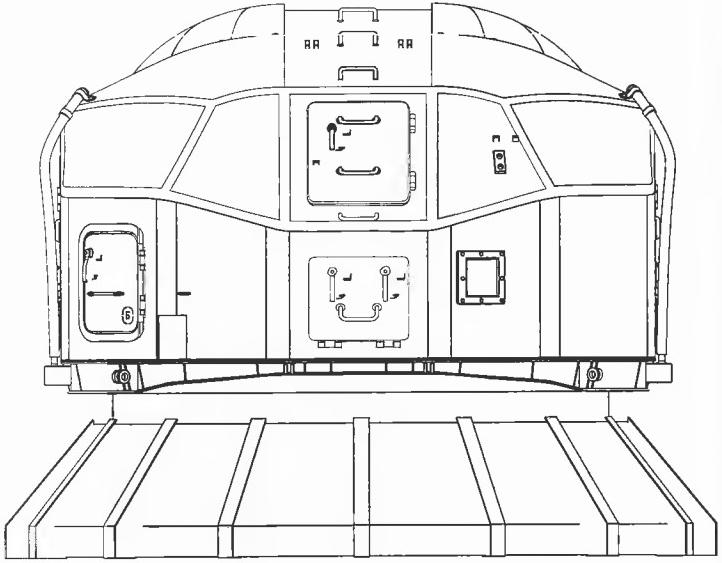
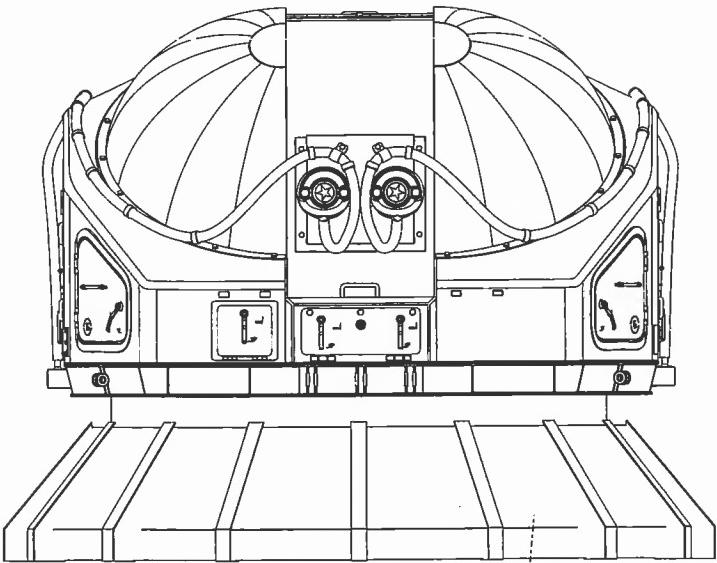
Wieża z przodu z widoczną instalacją chłodzenia luf



Widok na górną część instalacji chłodzącej lufy



Rury chłodzące są przymocowane tylko punktowo do łożyska luf oraz w połowie długości wieży. Pozwala to na swobodne przesuwanie rur po „bulwiastej” powierzchni osłony przy zmianie elewacji luf



**ROSYJSKA ARMATA
AK - 725**

**RYSOWAŁ:
KRZYSZTOF
GDAŃSKI**

2011.10.

**SKALA
1:100**



PRZEKAŻ 1% PODATKU

KRS 0000 329 604

FUNDACJA "SZKOŁA POD ŻAGLAMI KRZYSZTOFA BARANOWSKIEGO"

www.szkolapodzaglami.org.pl

Podstarzały admirał



Lotniskowiec „Admiral Kuzniecow” w całej okazałości

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych zeszłego stulecia podstawowymi sowieckimi okrętami służącymi do przenoszenia samolotów bojowych były jednostki projektu 1143. Można o nich było powiedzieć dużo, jednak z całą pewnością nie to, iż były one lotniskowcami z prawdziwego zdarzenia. Ze względu na swe rozmiary oraz kształt lądowiska w opinii wielu specjalistów określane były mianem krążowników lotniczych (na Zachodzie panowało bardzo popularne wówczas określenie lekkich lotniskowców).

MICHAŁ JAROCKI

Jednostki charakteryzowały się wyjątkowo krótkim pokładem, przeznaczonym dla samolotów pionowego startu (VTOL, ang. *Vertical Take-off and Landing*). W tamtych czasach rolę takiej maszyny w sowieckim lotnictwie sprawował Jak-38, który sylwetką przypominał wprowadzonego do służby kilka lat wcześniej brytyjskiego Hawker Siddeley Harrier.

Pod koniec tej samej dekady, w roku 1977 dowództwo marynarki wojennej (MW) podjęło decyzję o rozpoczęciu prac rozwojowych nad zupełnie nową konstrukcją lotniskowca. W zamysle konstruktorów, nowy okręt miał być większy niż dotychczas wykorzystywane jednostki. Charakteryzować miał się też możliwością zabierania w morze zdecydowanie większej ilości samolotów, a także unowocześnionymi własnymi środkami prowadzenia walki.

Pierwsze prace konstruktorów bazowane były na jednej z modyfikacji projektu 1143 typu Kijew. Stąd też pierwotne określenie opracowywanego projektu jako 1134,5. Przez kilka pierwszych lat prac

rozwojowych koncept okrętu przechodził serię często rewolucyjnych modyfikacji. Rozważana była przede wszystkim kwestia zastosowania katapulty startowej (tak jak w przypadku lotniskowców amerykańskich), rodzaj przewożonych samolotów bojowych, jak i sama wielkość jednostki, a także zadania, jakie miałyby realizować.

Ostatecznie władze cywilne w postaci ministra obrony ZSRS Dmitrija Ustinowa podjęły decyzję o rezygnacji z katapulty startowej na korzyść skoczni. Decyzja ta podyktowana była ówczesnymi planami wyposażenia lotniskowca w samoloty pionowego startu nowej generacji Jak-41, które w ostateczności nie weszły do produkcji seryjnej. Sam koncept okrętu również nie został rozwinięty do etapu prac konstrukcyjnych, wobec czego upadł w roku 1980.

Dopiero rok później, po uwzględnieniu dalszych modyfikacji konstrukcji, władze zdecydowały się złożyć zamówienie na budowę pierwszej jednostki w zlokalizowanej na terenach dzisiejszej Ukrainy stoczni w Nikołajewie. Oficjalne rozpoczęcie prac miało miejsce w roku 1982, jednak rzeczywiste działania rozpoczęły się dopiero kilka miesięcy później, 22 lutego 1983 r.

Wodowanie jednostki odbyło się w roku 1985, a cztery lata później ukończony w blisko 75% procentach okręt wyszedł w morze na pierwsze testy. Polegały one głównie na sprawdzeniu systemów związanych ze startem i lądowaniem na pokładzie samolotów bojowych. Jako pierwszy kontakt z pokładem zaliczył Su-27K (przemianowany blisko dziesięć lat później na Su-33), który pilotował najbardziej znany w tamtych czasach sowiecki pilot Wiktor Pugaczow, autor słynnego manewru awiacyjnego określonego „Kobrą Pugaczową”. Drugim samolotem lądującym na pokładzie budowanego lotniskowca była morska wersja maszyny MiG-29 z oznaczeniem „K”. Samoloty obydwu największych sowieckich biur konstrukcyjnych, Suchoja oraz Mikołajewa i Guriewicza, przez długi czas rywalizowały ze sobą o kontrakt dla MW na wyposażenie bojowe okrętu. Ostatecznie zwycięzcą okazał się Suchoj, który cechował się lepszymi od konkurenta rozwiązaniami awioniki, a także zwiększonym promieniem operacyjnym.

W dalszych latach kontynuowano prace związane z wykańczaniem konstrukcji, a także wpasowywaniem jej do realiów MW ZSRS. W grudniu 1991 roku dla wszystkich stało się jasne, że państwo sowieckie chyli się ku rozpadowi. Pojawiło się ogromne widmo podziału jednostek Floty Czarnomorskiej pomiędzy Federację Rosyjską (FR) a Ukrainę. Aby nie ryzykować utraty lotniskowca, Rosjanie postanowili działać szybko. Zdecydowano o potajemnym wprowadzeniu okrętu z portu w Sewastopolu i skierowaniu go do Floty Północnej, do której został przydzielony na początku tego samego roku.

Ciekawostką jest, iż przez cały okres budowy, okręt przechodził istną rewolucję związaną z jego nazewnictwem. Pierwotnie konstruktorzy określili go jako „Ryga” na część stolicy jednej z republik sowieckich. W drugiej połowie roku 1982 przemianowano go na „Leonid Breźniew” na cześć zmarłego niedawno przywódcy państwa. W połowie 1987 roku okręt został ponownie przemianowany na „Tbilisi”, by trzy lata później otrzymać ostateczną nazwę „Admirał Floty Sowietskogo Sojuza Kuzniecow”, ku chwale jednego z najwybitniejszych sowieckich dowódców MW.

W służbie

Pomimo poprawionych w stosunku do poprzedników zdolności operacyjnych, „Adm. Kuzniecow” nigdy nie odegrał znaczącej roli w MW Federacji Rosyjskiej. Z jednej strony ze względu na brak realnego zagrożenia dla bezpieczeństwa państwa, z drugiej przez swój stosunkowo słaby potencjał bojowy. Dużym minusem konstrukcji okazała się również wadliwość wielu systemów odpowiedzialnych za jej funkcjonowanie, w tym układu napędowego. Z tego względu sporą część swojej służby pod rosyjską banderą „Kuzniecow” spędził w dokach, przechodząc procesy naprawcze.

Pierwszą poważną wyprawą lotniskowca na światowe morza okazała się misja z roku 1996, kiedy udał się on z kurtuazijną wizytą na Morze Śródziemne. Jednym z ważniejszych wydarzeń okazała się wizyta w porcie wojennym w Tartusie należącym do sojuszniczej Syrii. W czasie śródziemnomorskiej eskapady doszło do ciekawego i rzadkiego zdarzenia, jakim były kurtuazyjne odwiedziny amerykańskich oficerów MW na pokładzie lotniskowca. W ramach rewanżu rosyjscy wojskowi dowodzący okrętem dokonali rewizyty na pokładzie amerykańskiego lotniskowca USS „America”. Kilka tygodni później podobne zdarzenie miało miejsce z udziałem brytyjskich kolegów po fachu.

Wartym podkreślenia jest udział okrętu w akcji ratunkowej marynarzy z zatopionego w skutek wybuchu torpedy okrętu podwodnego „Kursk” w sierpniu 2000 roku. Ponadto na przełomie lat 2003–2004 lotniskowiec brał udział w manewrach morskich organizowanych przez Flotę Północną. W 2007 roku „Kuzniecow” powrócił na Morze Śródziemne, gdzie brał udział w stosunkowo dużych, jak na rosyjską MW, manewrach, w których udział brało dodatkowo kilkanaście mniejszych okrętów oraz kilkadziesiąt samolotów bojowych.

Po powrocie do macierzystego portu w roku 2008 okręt wziął udział w kolejnych, tym razem zorganizowanych na



Lotniskowiec „Kuzniecow” w interesującym ujęciu od rufy



„Kuzniecow” przy nabrzeżu widziany od rufy



„Admiral Kuznetsov” w ujęciu z lotu ptaka



„Admiral Kuznetsov” widziany z dziobu

Morzu Barentsa, manewrach floty. W następnych latach jednostka prezentowała banderę na wodach Morza Śródziemnego oraz Oceanu Atlantyckiego.

Kurtuazyjne wizyty oraz udział „Kuzniecowej” w licznych manewrach morskich przerywane były okresami, gdy okręt znajdował się w doku i przechodził serię nie zawsze udanych procesów naprawczych. Pierwsze prace remontowe okazały się niezbędne jeszcze w roku 1991. W czasie wspomnianego rejsu z Sewastopola do jednego z portów Floty Północnej w Widiąjewie, okazało się, że turbiny parowe, stanowiące podstawę układu napędowego maszyny, są zbyt wadliwe i zagrażają bezpieczeństwu okrętu poprzez ryzyko jego nagłego unieruchomienia. Problem ten, jak się wówczas wydawało, został rozwiązyany na przełomie lat 1994/1995, kiedy dokonano wymiany turbin parowych na nowsze i bardziej wydajne.

Nadzieje okazały się jednak złudne i ponowne problemy z napędem okrętu ujawniły się po raz kolejny w czasie śródziemnomorskiej eskapady z roku 1996. Dwie turbiny uległy całkowitej awarii, która wykluczyła je z dalszej eksploatacji. Usterka skutkowała zmniejszeniem tempa żeglugi oraz opóźnieniem powrotu do bazy na północy Rosji. Ponadto, w tym samym roku, w czasie misji patrolowej w okolicach Widiąjewia, kolejnej awarii uległo sześć z ośmiu zbiorników ciśnieniowych. Z tego powodu cały rok 1997 oraz część następnego jednostka spędziła unieruchomiona i całkowicie wyłączona z eksploatacji. Następne lata upłynęły z kolei na licznych próbach i testach układu napędowego na wodach okalających Półwysep Kolski. Pierwszą misję okrętu po remoncie okazała się wspomniana już akcja ratunkowa załogi zatopionego „Kurska”. Ponownemu remontowi okręt został poddany jeszcze pod koniec 2006 roku.

się z prędkością pomiędzy czternastoma a piętnastoma węzłami.

Ze względu na fakt, iż sowieccy konstruktorzy pod wpływem czynników cywilnych zrezygnowali w napędzie atomowym przy budowie okrętu (okręty projektu 1134,5 miały być jedynie polem doświadczalnym przed budową nowej generacji lotniskowców atomowych), jego jednokrotny zasięg operacyjny wynosi do trzech tysięcy ośmiuset pięćdziesięciu mil przy najwyższej prędkości przemieszczania. W rzeczywistości wynosi on od siedmiu do ośmiu i pół tysiąca mil, co pozwala na utrzymanie okrętu w morzu średnio przez czterdzieści pięć dni.

Pomimo swojego wieku oraz faktu technologicznego odstawiania od analogicznych konstrukcji zachodnich, „Adm. Kuznetcow” wyposażony jest w relatywnie bogate systemy awioniki. Lotniskowiec uzbrojony jest między innymi w wielofunkcyjny kompleks radarowy Mars-Passat, trójwspółrzędny radar dozoru ogólnego MR-750 Fregat-MA, 2 radary dozoru powietrznego MR-320 Topaz, 3 radary nawigacyjne Wajgacz, 4 radary MR-360 Podkat, 8 radarów 3P37 (kierowanie ogniem systemów artyleryjskich), radarowy system naprowadzania lotnictwa Rezistor K4, podkilowe stacje hydrolokalacyjne Platina-S i Zvezda-2 oraz systemy walki radioelektronicznej. Ponadto, okręt wyposażony jest w sonary odpowiadające, między innymi, za wykrywanie i detekcję nisko lecących statków powietrznych oraz wykrywanie anomalii magnetycznych.

Lotniskowiec charakteryzuje się również stosunkowo bogatym i śmiertelnośnym uzbrojeniem. Trzonem wyposażenia bojowego okrętu są jednostki powietrzne, do których zalicza się myśliwsko-bojowe Su-33 (od pewnego czasu wspierane przez MiG-29K), szturmowe Su-25UTG oraz śmigłowce Ka-27LD32/PLO/S.

Poza nimi „Adm. Kuznetcow” dysponuje również: dwunastoma skrzydlatymi przeciwokrętowymi pociskami P-700 Granit (NATO SS-N-19 Shipwreck), dwudziestoma czterema wyrzutniami pocisków przeciwlotniczych Kinzał (sto dwadzieścia poci-

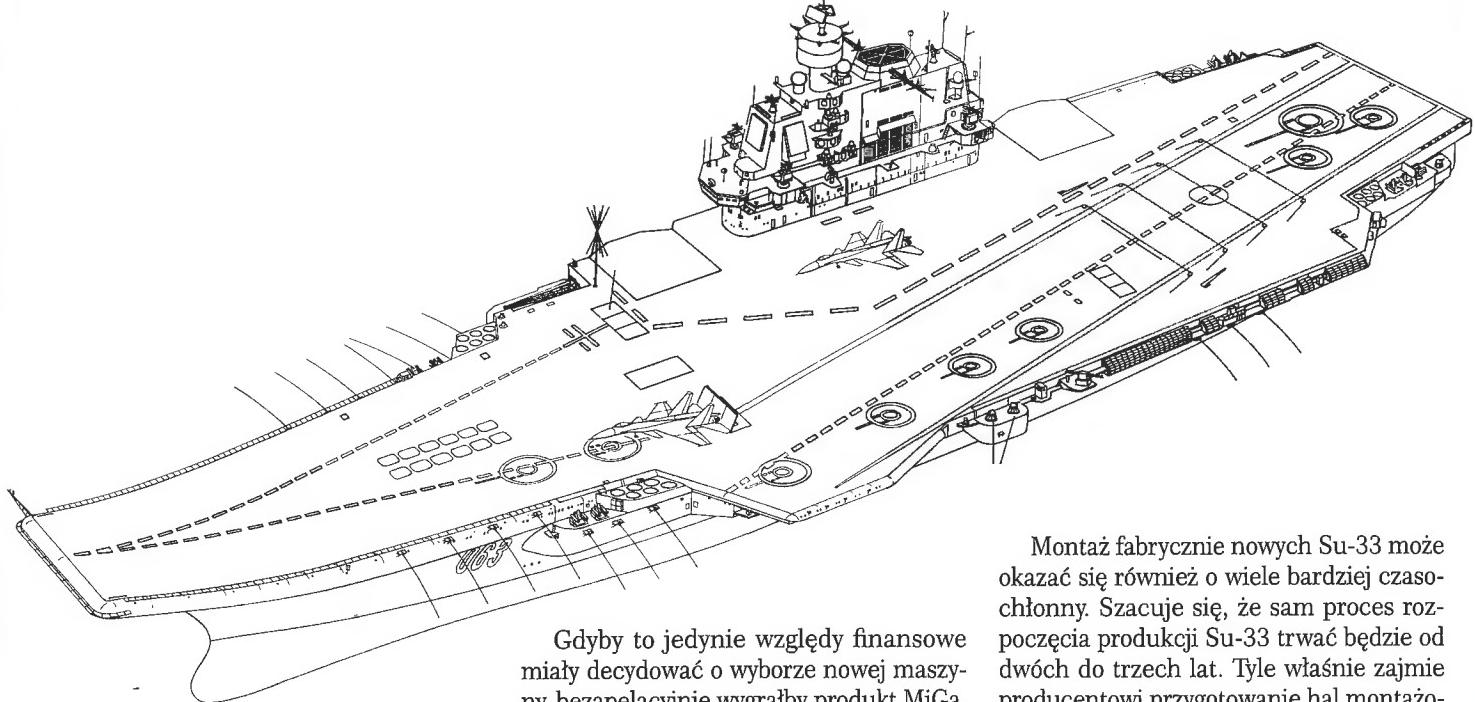
Strona techniczna

„Adm. Kuznetcow” jest okrętem stoczniowo lekkim. Jego waga maksymalna przy pełnym obciążeniu wynosi do 67 500 ton. Odstaje więc znacząco od najnowocześniejszych obecnie amerykańskich lotniskowców klasy Nimitz, które ważą do 97 000 ton. Nie jest też zbyt duży: długość wynosi „zaledwie” trzysta dwa metry, szerokość sięga do siedemdziesięciu dwóch metrów, a wysokość do sześćdziesięciu czterech i pół metra.

Układ napędowy, tak bardzo wadliwy w całej historii okrętu, składa się z ośmiu zbiorników ciśnieniowych, czterech wałów napędowych, turbin parowych, dwóch turbin gazowych (o mocy pięćdziesięciu tysięcy koni mechanicznych każda), dziesięciu turbogeneratorów (tysiąc pięćset kW), sześciu generatorów dieslowych (tyiąc pięćset kW) oraz czterech śrub napędowych. Łączna moc, jaką wytwarza układ, wynosi dwadzieścia tysięcy kW. Pozwala ona na teoretyczne rozwinięcie prędkości do dwudziestu dziewięciu węzłów. W praktyce „Adm. Kuznetcow” przemieszcza



„Admiral Kuznetsov” w morzu



sków) zdolnymi do atakowania do czterech celów jednocześnie na odległość od dwunastu do piętnastu kilometrów, ośmioma systemami artyleryjsko-rakietowymi Kortik zdolnymi do rażenia przeciwnika na odległość od półtora do ośmiu kilometrów pociskami rakietowymi oraz dwulufowymi działkami o szybkostrzelności tysiąca naboi na minutę, a także sześcioma sześciolufowymi armatami AK-630 opracowanymi w oparciu o system Gattlinga o zasięgu od czterech (cele nawodne) do pięciu (cele powietrzne) tysięcy kilometrów i szybkostrzelności do pięciu tysięcy naboi na minutę.

Ekonomicznie rozsądny

Nie końca jasna wydaje się przyszłość stacjonujących na pokładzie „Adm. Kuzniecowa” samolotów Su-33. Są to maszyny relatywnie stare i w zgodnej opinii specjalistów oraz przedstawicieli rosyjskiej MW są w coraz mniejszym stopniu zdolne do realizowania stawianych im zadań operacyjnych. Wobec kończącego się w roku 2015 resuru większości z maszyn, oczywistym staje się problem wyboru ich następców.

Wybór nowych samolotów z pewnością będzie stanowić nie lada wyzwanie. Zwłaszcza, że już teraz wzbudza wiele kontrowersji i niewiadomych. Do rywalizacji o nowy kontrakt dla MW stanęli bowiem dwaj czołowi rosyjscy producenci samolotów bojowych, wspomniany już koncern Suchoja oraz biuro konstrukcyjne MiGa (Mikojana i Guriewicza). Obydwia podmioty oferują armii swoje najlepsze (i zarazem jedynie) wersje morskich samolotów bojowych, odpowiednio: Su-33 oraz Mig-29K. W celu lepszego zobrazowania sytuacji, kwestię wyboru nowego (starego?) samolotu należy rozpatrzyć pod kątem dwóch czynników: ekonomicznego oraz techniczno-militarnego.

Montaż fabryczny nowych Su-33 może okazać się również o wiele bardziej czasochłonny. Szacuje się, że sam proces rozpoczęcia produkcji Su-33 trwać będzie od dwóch do trzech lat. Tyle właśnie zajmie producentowi przygotowanie hal montażowych, opracowanie i uruchomienie całego systemu realizacji zamówienia, a także zebranie odpowiednio licznej i wykwalifikowanej kadry pracowników. W przypadku MiGa nie występuje taki problem.

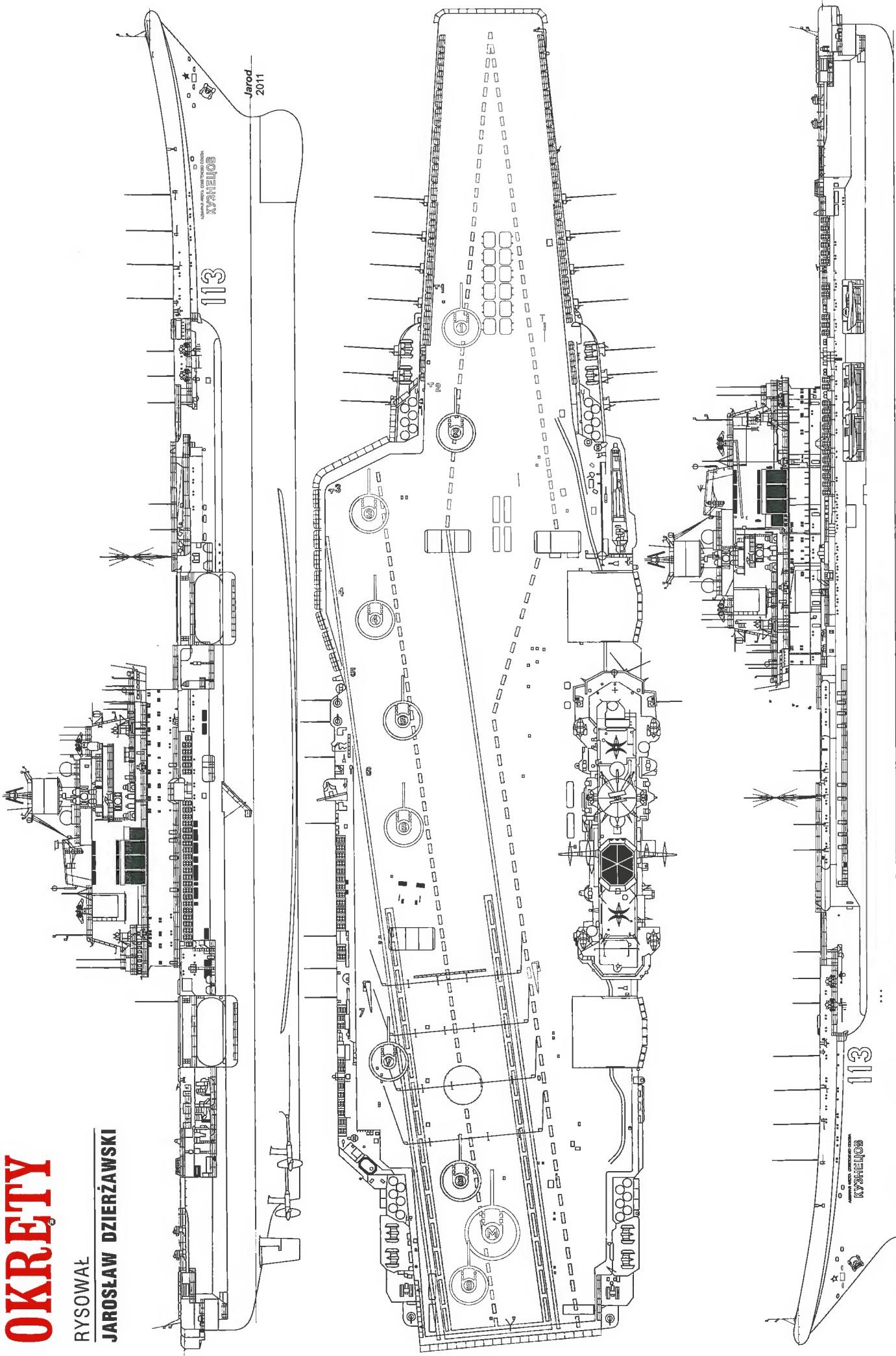
Niezwykle istotny jest też czynnik polityczny. Ostateczna decyzja o nowym samolocie należeć będzie, tak samo jak dawniej w przypadku lotniskowca, do władz cywilnych. Te z kolei mogą bardziej skłaniać się ku ofercie MiGa. Głównym powodem takiej decyzji byłby w tym przypadku fakt słabej kondycji finansowej biura. Wobec braku realnych perspektyw (przynajmniej w chwili obecnej) na kolejne zamówienia, Mikojanowi i Guriewiczowi może grozić widmo bankructwa i upadku. Oznaczałoby to utratę miejsc pracy przez setki obywateli. Można więc podejrzewać, iż władze będą starały się za wszelką cenę uniknąć tak czarnego scenariusza.



„Admiral Kuzniecowa” przy nabrzeżu

OKRETY

RYSOWAŁ
JAROSŁAW DZIERŻAWSKI



Praktyczny lider

Ciekawszym wyzwaniem jest jednoznaczne określenie wartości bojowej Su-33. Okazuje się, że jest to praktycznie niemożliwe. Otóż jedną z pierwszych rzeczy, jakie rzucają się w oczy przy ocenie samolotu, jest jego rozmiar (długość 21 m, rozstaw skrzydeł 14,7 m, wysokość 6 m). W zależności od przyjętych kryteriów, cechę tę można interpretować na plus lub na minus maszyny.

Ma ona bowiem decydujący wpływ na liczbę samolotów, które mogą stacjonować na pokładzie „Kuzniecowa”. Dwadzieścia cztery jednostki to zbyt mała ilość, aby określać ją mianem liczącej się siły uderzeniowej. Dla porównania warto nadmienić, iż mniejszych samolotów MiG-29k (długość 17 m, rozstaw skrzydeł 12 m, wysokość 4 m) można na pokładzie „Kuzniecowa” zmieścić do czterdziestu sztuk.

Warto zwrócić jednak uwagę na fakt, iż większy samolot oznacza wyższą masę startową, co odzwierciedla się w ilości zabieranego w misję uzbrojenia, a także szerszym promieniu operacyjnym. Czynniki te przyjmniej do pewnego stopnia są w stanie zrekompensować mniejszą liczbę jednostek mieszczących się na powierzchni okrętu.

Taka argumentacja zostaje jednak podważona, jeżeli weźmie się pod uwagę właściwości samego pokładu startowego „Adm. Kuzniecowa”. Liczący trzysta cztery i pół metra długości i siedemdziesiąt dwa metry szerokości pokład nie spełnia wszystkim wymogów swej użyteczności. Wspomniany wcześniej brak katapulty parowej i ograniczenie się jedynie do skoczni odbija się piętnem na właściwościach startowych samolotów. Wytwarzana w czasie rozbiegu i startu maszyny siła ciągu jest zwykle zbyt mała, aby utrzymać je w powietrzu. Jest to szczególnie uciążliwe w momencie panowania złykh warunków atmosferycznych w chwili startu.

Problemem okazuje się również zbyt mała prędkość rozwijana przez sam okręt. Aby wspomóc startujące maszyny, niezbędne jest rozwinięcie przez lotniskowiec prędkości 15 węzłów (kwestią nadania samolotom dodatkowej prędkość w stosunku do powietrza), co nierazko okazuje się zbyt dużym wyzwaniem dla wyeksploatowanych i wadliwych turbin parowych „Kuzniecowa”.

Jakościowo lepszy

Produkt Suchoja cechuje się szerokim wachlarzem, może nie najnowszego, lecz z całą pewnością śmiercionośnego uzbrojenia. W wyposażeniu Su-33 znajdują się więc: rakiety powietrze-powietrze krótkiego zasięgu typu Vympel R-27 (sygnatura NATO: AA-10 Alamo) oraz pociski Vympel R-73 (NATO: AA-11 Archer) i R-77 (NATO: AA-12 Adder). Do niszczenia



„Kuzniecowa” w gali banderowej



Samolot SU-33 na pokładzie „Kuzniecowa”

celów nawodnych służą lekkie pociski Kh-25 (NATO: AS-10 Karen), Kh-31 (NATO: AS-17 Krypton) oraz P-270 Moskit (NATO: SS-N-22 Sunburn). Dodatkowo samolot zdolny jest do przenoszenia szerokiej gamy bomb. Do ostrzału przeciwnika pilot może również wykorzystać 30-milimetrowe działa kołowe GSz-30-1.

Su-33 charakteryzuje się dosyć rozwiniętą, choć nie najnowszą już awioniką. Wyposażony jest w radar zdolny do wyszukiwania oraz nakierowywania pocisków na kilka celów jednocześnie oraz systemIRST (ang. *Infra-red Search and Track*) służący do namierzania samolotów wroga w podczerwieni. W jego skład wchodzi zamontowane przed kabiną specjalne urządzenie wykrywające oraz zintegrowany z kaskiem pilota dalmierz.

Zamontowany system identyfikacji „Swój – obcy” (ang. IFF – *identification friend or foe*) jest niezwykle przydatny w sytuacji, gdy pilot wykonuje zadania operacyjne ze znajdującymi się w pobliżu sojuszniczymi maszynami. Ma on bowiem

pewność, iż systemy naprowadzania na cel za takowy nie obiorą żadnej z towarzyszących mu jednostek.

Przydatnym rozwiązaniem okazało się również zamontowanie specjalnego wyświetlacza przeziernego HUD (ang. *Head-Up Display*). Dzięki niemu pilot ma łatwy wgląd we wszystkie istotne parametry lotu, przy jednoczesnym zachowaniu pełnej przejrzystości kokpitu. Maszyna posiada również możliwość przechwytywania wrogich pocisków lecących w kierunku okrętu nawodnego, którego ma za zadanie bronieć.

Ponadto Su-33 wyposażony jest m.in. w radiotechniczny system bliskiej nawigacji RSBN służący do pomiaru azymutu i odległości maszyny. Z kolei wbudowany radar dopplerowski pozwala pilotowi na pomiar prędkości przemieszczania się innych samolotów znajdujących się w polu widzenia. Co więcej, samolot wyposażony jest w nadajniki GPS oraz system umożliwiający bezpieczne lądowanie na lotniskowcu. Specjalnie na potrzeby omawianego projektu biuro Suchoja zapowiedziało moder-



Wyspową nadbudówkę lotniskowca „Admiral Kuzniecow”

nizację awioniki, na pierwszym miejscu stawiając konieczność poprawy jakości działania systemów obserwacji pola walki i prowadzenia ognia.

Zdecydowanie gorzej na tym tle wydaje się produkt Migów. Trzeba co prawda przyznać, iż wersje „K” sprzedawane od 2009 roku indyjskiej marynarce wojennej charakteryzują się wyjątkowo bogatą i zaawansowaną awioniką. Zaliczają się do niej między innymi: trzy wielofunkcyjne kolorowe wyświetlacze (siedem w dwuosobowej wersji „KUB”), czterokanałowy bezprzewodowy system kontroli lotu *fly-by-wire*, pasywny radarowy system naprowadzania produkcji rosyjskiej, francuski wewnętrzny system nawigacji Sigma 95L, zaprojektowany pierwotnie z myślą o Dassault Rafale system namierzania przeciwnika umieszczony na kasku pilota, pochodzące z Izraela środki walki elektronicznej, a także szereg pomniejszych rozwiązań oferowanych przez dostawców indyjskich.

Wątpliwe jest jednak, aby Migi oferowane rodzimej marynarce wojennej dysponowały tak bogatym wyposażeniem elektronicznym. Można bowiem podejrzewać, iż władze będą starły się wesprzeć krajowych producentów i wymuszą na biurze rezygnację z części wyposażenia elektronicznego pochodzącego od dostawców zagranicznych. To z kolei może być problematyczne z punktu widzenia konkurencyjności samolotu Mig-29k, który straci w ten sposób jeden ze swoich głównych atutów.

Plany remontowe

W nadchodzących latach „Adm. Kuznetzowa” czeka sporo zmian. Planowany na przyszły rok remont może wprowadzić pewne rewolucyjne jak na ten okręt rozwiązania, która okażą się zbawienne nie tylko z punktu widzenia jego właściwości operacyjnych, ale też samej załogi.

podejrzewać, iż los jednostki zdaje się być przesądzony. Remont, o ile z pewnością wydłuży jego żywotność, nie powstrzyma bieżącego czasu. Pytaniem, jakie należy sobie wobec tego zadać, jest to: czy zasłużona emerytura nadziejde wcześniej czy później.

Niepewna za to wydaje się przyszłość całego rosyjskiego programu lotniskowców. Przez ostatnie lata wielokrotnie pojawiały się plany budowy serii kilku nowoczesnych jednostek o napędzie atomowym. Wszystkie one okazały się jednak tylko pobożnymi życzeniami, niemożliwymi do zrealizowania zarówno ze względów finansowych, jak i technicznych. Wszystko wskazuje też na to, że w dającą się przewidzieć przyszłości niewiele się w tej kwestii zmieni. Opinia ta znajduje potwierdzenie w deklaracji ministra obrony FR Anatolia Sierdiukowa, który oznajmił w lipcu bieżącego roku, iż jego resort nie rozpatruje żadnych planów dotyczących inwestowania w tego typu okręty.

Podstawowym problemem strony rosyjskiej w przypadku budowy nowych lotniskowców jest brak odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego. Stocznia w Nikołajewie, która zbudowała bohatera tego tekstu, mieści się na Ukrainie, a obecne uwarunkowania polityczne stawiają ewentualną konstrukcję nowych jednostek w trudnej do przewidzenia perspektywie. Być może nadzieję okaże się stocznia w Siewieromorsku w okolicach Sankt Petersburga, która w najbliższym czasie przejdzie odpowiednią modernizację techniczną wymuszoną planami budowy helikopterów klasy Mistral.

■
 Źródło zdjęć: Archiwum redakcji



Samolot SU-33 na pokładzie „Kuzniecow”



Samolot Su-25T w kamuflażu na pokładzie lotniskowca „Kuzniecow”



Widok na dziobową część pokładu lotniczego lotniskowca „Kuzniecow”



Widok od dziobu lotniskowca „Kuzniecow” jeszcze z napisem Tbilisi na burtach

MONOGRAFIE

R E K L A M A

PROSTA PODSTAWKA • PFALZ D.IIIA • AUTOBLINDA AB 41 • PUSTYNNY NOKAUT • MDGAMI

SUPER MODEL
MAGAZYN MODELARSKI

F-18 W LASKU
Z MODELU W GŁĘBOKIEM JAKIESIEGO

NR INNEGO 124/22 • 659 zł

12

Bf 109 F-4 trop
I VW Typ 82 Kübelwagen OTTO
Hans-Joachim Marseille

NOWOŚCI • RECENZJE • PORADY • RELACJE Z BUDOWY MODELI

L A M A

NOWY NUMER JUŻ W SPRZEDAŻY

F-18C Block 52+

OKRETY 75



Pełne wynurzenie Kobbena

Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni wzbogaciła się o nowy symulator okrętu podwodnego. Jest to jeden z pięciu okrętów podwodnych typu Kobben, otrzymanych przez polską Marynarkę Wojenną w darze od rządu Królestwa Norwegii, na którym nie podniesiono biało-czerwonej bandery i nie wszedł do linii. Powstał on, jako trzeci w serii, w oparciu o projekt 207, w niemieckiej stoczni Rheinstahl-Nordseewerke GmbH w Emden (1963–66). Opatrzonono go nazwą Kobben.

MARIAN KLUCZYŃSKI

T to od niego całą serię tych okrętów nazwano typem Kobben. Służbę pod norweską banderą zakończył w 2002 roku. Do Gdyni trafił z przeznaczeniem na bazę szkoleniową oraz części zamienne dla pozostały czwórki. Polscy podwodnicy nadali mu nieformalną nazwę „Jastrząb”, po jednostce pływającej pod polską banderą podczas II wojny światowej. Stąd nadal pojawia się ta nazwa. Cztery Kobbeny, które weszły do służby w polskiej Marynarce Wojennej w latach 2003–2004 i nadal ją pełnią otrzymały nazwy: „Sokół”, „Sęp”, „Bielik” i „Kondor”. Należy dodać, że są to bardzo dobre i solidne okręty. Najlepiej świadczy o tym fakt, że „Jastrząb” nie był przydatny Marynarce Wojennej, jako magazyn części zamiennych. Większość zbudowanych Kobbenów trafiła do Norwegii. Te, co trafiły

pod polską banderę, w latach 90. przeszły gruntowną modernizację i spełniają wszelkie wymogi NATO. Przed przekazaniem polskiej MW przeszły przegląd stoczniovy. Pod polską banderą pokonały wiele mil morskich pod wodą, uczestnicząc w ważnych międzynarodowych ćwiczeniach oraz akcjach antyterrorystycznych na Morzu Śródziemnym. Jednak zważywszy na ich wiek w niedalekiej przyszłości trzeba będzie je zastąpić nowymi jednostkami.

Akademia MW „Jastrzębia” eks-Kobbeną pozyskała od Marynarki Wojennej za symboliczną złotówkę, pod koniec 2005 roku, i skierowała do Stoczni MW w celu przygotowania go do obecnej roli. Wykonano niezbędne prace konserwacyjne (piaskowanie i malowanie kadłuba) oraz czyszczenie i odgazowanie zbiorników paliwa, olejowych i ściekowych, wyrzucono zbędny balast. Dzięki temu zmniejszono jego wagę do około 370 ton. Największym problemem

był jego transport. Rozważano różne warianty. Zastanawiano się nawet nad możliwością położenia specjalnych torów pomiędzy Stocznią Marynarki Wojennej i uczelnią. Wiązałoby się to z potrzebą rozebrania jednego ze skrzyżowań. Zastanawiano się też nad pocięciem okrętu na kawałki. Jednak z uwagi na liczne kable i rury oraz aparaturę, która na miejscu musi działać, zrezygnowano z tego pomysłu. Był też pomysł transportu okrętu drogą morską do portu i dalej transportowanie go na specjalnych platformach kołowych. Ostatecznie wygrał plan transportu drogą morską do portu wojennego, zaś dalej drogą lądową, przy pomocy specjalnych torów oraz systemów samopoziomujących i siłowników hydraulicznych, które będą popchać okręt. Była to w Polsce pionierska operacja transportu okrętu podwodnego o takich rozmiarach i wadze (370 ton, długość ponad 47 metrów, szerokość około 5 metrów i wysokość 10 metrów). Najpierw w Stoczni MW wciągnięto go na specjalną platformę pływającą (barke-ponton), a następnie kanałem portowym przeholowano na teren portu wojennego. Z portu okręt musiał pokonać drogę ponad pół kilometra lądem. Trzeba było zbadać, czy jezdnia wytrzyma taką siłę nacisku, czy nie ma zagrożenia dla transportu takiego kolosa. Oczywiście należało wykonać niezbędne prace zabezpieczające, jak zasypianie pia-



Kobben w porcie wojskowym

chem pewnego odcinka kanału cieplownicznego, rozebranie bramy wjazdowej do portu, usunięcie napisu i elementów dekoracyjnych (wielką śrubę okrętową i krzewy ozdobne). Przy bramie portu transportowcy musieli wykonać lekki skręt w lewo. Dalej droga prowadziła przez Rondo Bitwy pod Oliwą wprost na teren uczelni. Także tu trzeba było usunąć część krzewów i ziemi ze środka ronda oraz rozebrać ogrodzenia AMW i wyciąć przeszkadzające drzewa. Koszt przygotowania okrętu i jego transportu wyniósł 2,5 mln PLN. Kwotę tę AMW otrzymało z Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego. To pionierskie zadanie wykonał Portowy Zakład Techniczny S.A. z Gdyni w kooperacji z innymi firmami. *Moja fir-*

Na specjalnej platformie pływającej



Przygotowywanie drogi transportowej na lądzie

AKTUALNOŚCI



ma transportowała już znacznie cięższe ładunki, ale do tej akcji przygotowywaliśmy się szczególnie od ponad pół roku, bo była specyficzna. Nikt w Polsce, dotychczas czegoś podobnego nie robił. Ja osobiście byłem spokojny o przebieg tej operacji. Oczywiście mogliśmy ją przeprowadzić szybciej, ale nie chcieliśmy zbytnio utrudniać życia marynarzom w porcie i społeczeństwu po przekroczeniu bram portu wojennego – stwierdził specjalista PZT Lech Kuchnowski.

Operacja transportu tego kolosa ze Stoczni MW trwała od 14 do 17 grudnia. Zważywszy na rozmiar i wagę była to niewiele skomplikowana operacja i przebiegała sprawnie. Transportowany okręt umieszczony został na specjalnych podstawach, obok głównego wejścia do KPW Gdynia (przed wojną siedziba dowództwa Floty) i uczelni. Wcześniej w brzuchu „Jastrzębia” wykonywano niezbędne prace. Przygotowano do zamontowania specjalnych systemów ogólnookrętowych (elektryczne, przeciwpożarowe, klimatyzację, sanitarne). Obecnie po usadowieniu go w docelowym miejscu podłączony zostanie do mediów (energia elektryczna, woda, kanalizacja i sieć transmisji danych), wewnątrz wykonane zostaną prace wyposażeniowe. Dojdzie nowoczesna elektronika wszystko to, co niezbędne do szkolenia i prac naukowo-dydaktycznych. Dla łatwiejszego i bezpieczniejszego wchodzenia do jego wnętrza otrzymała dwa wejścia z boku, od strony uczelni. Jedno z nich ma służyć także osobom niepełnosprawnym na wózkach. Będzie służył nie tylko celom naukowo-dydaktycznym, ale także stanowił atrakcję turystyczną. Usadowiony w tak szczególnym miejscu będzie on rodzajem pomnika w hołdzie podwodniakom. Niebawem będziemy obchodzić piękny jubileusz 80-lecia polskich sił podwodnych. Jest to jedyny taki obiekt w Polsce. Dotychczas okręt podwodny w takiej krasie mogli oglądać jedynie stoczniowcy, gdy go budowali lub trafiały na dok. W pozycji nawodnej znacząca jego część znajduje się pod wodą. Teraz widać wszystko: śrubę napędową, sterę kierunkową i głębokościową, otwory wyrzutni torped itp. W jego wnętrzu planowane są specjalistyczne laboratoria do szkolenia podwodniaków na wszystkie typy okrętów podwodnych. Znajdują się tam trenerzy nawigacji podwodnej, uzbrojenia torpedowego, silowni okrętowej, obrony przeciwawaryjnej okrętu i inne stanowiska badawcze. Po zakończeniu tych prac będzie pełnił funkcję symulatora zintegrowanego z Zespołem Morskich Symulatorów Nawigacyjno-Manewrowych Instytutu Nawigacji i Hydrografia Morskiej. Prowadzone tam będą prace naukowo-badawcze, działalność dydaktyczna itp. Wydokowany okręt będzie służył także do promowania spraw morskich, będzie elementem rozpoznawczym marynarskiej uczelni oraz atrakcją turystyczną. W sezonie letnim ma być udostępniany młodzieży szkolnej (grupom



Transport Kobbena przez Rondo Bitwy pod Oliwą obok przedwojennej siedziby dowództwa Floty (dziś mieści się tu Komenda Portu Wojennego)



Wnętrze Kobbena

zorganizowanym) do zwiedzania, być może w wyznaczone dni, jak nie będą prowadzone zajęcia i prace naukowo-badawczych, będą mogli go zwiedzić także wszyscy chętni. Ze znajdujących się tam laboratoriów będą mogły korzystać także inne uczelnie i ośrodki badawcze.

Naszym zadaniem jest odpowiednie przygotowywanie oficerów do służby w Marynarce Wojennej, głównie na okrętach, w tym podwodnych. Chcemy to robić najlepiej, w oparciu o najnowocześniejszą bazę szkoleniową. Temu ma służyć ten symulator, który obecnie stał się obiektem budowlanym. Teraz wokół niego będziemy tworzyć tzw. małą architekturę. Do maja chcemy zagospodarować cały teren, podłączyć, co niezbędne do funkcjonowania, jako symulator. Musimy wybudować trupy do dwóch bocznych wejść, aby bezpiecznie urządzić planowane w nim laboratoria. Natomiast pod koniec roku chcielibyśmy to wszystko uruchomić. Ten czas wiąże się z obowiązującymi nas przetargami. Obiekt ten będzie spełniał kilka funkcji. Poza szkoleniową, będzie oddawał hołd wszystkim podwodniakom, którzy w okresie 80 lat służyli i oddali życie za Ojczyznę oraz będzie stanowił jedną z głównych atrakcji turystycznej w Gdyni. Jednak najważniejszym jego przeznaczeniem ma być bezpieczeństwo płynania podwodnego. Tu będą się szkolić podchorążowie poznając realia służby podwodniackiej, różni specjaliści w zakresie pełnienia wacht morskich, załogi okrętów podwodnych. Tu prowadzone będą prace naukowo-badawcze, tworzone programy komputerowe dla okrętów podwodnych różnych typów – stwierdził rektor-komendant AMW, były podwodniak kontradmirał dr inż. Czesław Dyracz.

Warto wspomnieć, że jeden z Kobbenów od 1998 roku na lądzie pełni rolę muzeum norweskiej Marynarki Wojennej w Horten, zaś inny niedawno, po zakończeniu służby w duńskiej marynarce, stanął na nabrzeżu portu w Kopenhadze. □

Fot. Marian Kluczyński



Osadzanie okrętu na stałym gruncie w AMW



Kobben już na miejscu

AKTUALNOŚCI



Młodych obserwatorów tego niecodziennego transportu z pokładu Kobbena powitał Mikołaj



Mikołaj przybyły dzieciom sypnął słodyczami

Uwagi do artykułu o ORP „Wicher” II. Niszczyciele radzieckie typu 30bis

JAN RADZIEMSKI

Starsi czytelnicy „Okrętów” pamiętają zapewne popularne niegdyś powiedzenie: „szlachectwo zobowiązuję”. Skoro na drugiej stronie okładki każdego numeru „Okrętów” widnieje hasło: „Najnowszy i najlepszy magazyn...”, to nie ma przebacz. Wewnątrz numeru muszą znajdować się publikacje o wysokim poziomie merytorycznym. Mam wrażenie, że autorzy tekstu o ORP „Wicher” i radzieckich niszczycielach typu „Skoryj” zamieszczonego w 8 (9) numerze nie do końca „udźwignęli” ciężar tego ciekawego tematu i popełnili szereg mniejszych i większych błędów. Oto kilka z nich:

Zamiast pisać o typie 30, 30bis lub 31 bardziej właściwe byłoby posługiwanie się terminem projekt 30, 30bis, 31. Natomiast jeśli piszemy o typie, to bardziej poprawne jest nazwanie go typem „Skoryj”, jak go określano na Zachodzie, lub typem „Smiełyj”, jak go nazywali Rosjanie. Zresztą autorzy w różnych miejscach tekstu piszą raz o typie 30bis, gdzie indziej znów o typie „Smiełyj”.

Typ „Smiełyj” wziął się od nazwy pierwszego (zgodnie z harmonogramem budowy) okrętu serii, mimo iż nieco wcześniej położono oficjalnie stępkę pod pierwszą jednostkę w Komsomolsku nad Amurem, a nie dlatego, że odbywały się na nim próby państwowie, jak sugerują autorzy. Nawiasem mówiąc próby odbiorcze przechodziły wszystkie okręty serii, chociaż wg różniących się programów. Oczywiście najbardziej w kość dostał prototyp. Wiadomo jednak, że jeden z seryjnych okrętów niszczyciel „Otoczonyliwyj” poddano rozszerzonym próbom na Morzu Barentsa. Przy okazji pojawił się termin „próby kwalifikacyjne”.

Przyznam się, że pierwszy raz stykam się z tym pojęciem. Chętnie poznalbym wyjaśnienie, co dokładnie oznaczają i na czym polegają próby kwalifikacyjne?

Mówienie, że cechą charakterystyczną niszczyciela proj. 30bis miało być na przemienne rozmieszczenie siłowni jest nieporozumieniem. To się raczej odnosi do niszczycieli projektu 7U, które od poprzedników (proj. 7) różniły się w zasadzie inną kompozycją siłowni. Natomiast – jak piszą W.P. Kuzin i W.I. Nikolskij – zasadniczą ideą niszczycieli projektu 30 było zgrupowanie artylerii głównego kalibru w wieżach (specjalnie dla nich projektowanych typu B-2M), podobnie jak artylerii plot.

W bibliografii autorzy wymieniają kilka drugorzędnych tytułów, natomiast brakuje fundamentalnych prac poświęconych sowieckim niszczycielom i niszczycielom tego typu. Chodzi mi o takie pozycje, jak: W.I. Nikolskij, D.J. Litynskij; Eskadrienne minonoscy tipa „Smiełyj”, A.W. Płatonow; Sowietskie minonoscy. Cz. 1 i 2., W.P. Kuzin i W.I. Nikolskij; Wojenne-morskoj flot SSSR 1945–1991. Pomijam już liczne artykuły na ten temat opublikowane w pismach: Morskoj Sbornik, Tajfun, Sudostrojenije i Gangut. Jak już jestem przy bibliografii, to w pozycji 11 nazwisko autora brzmi: Spasski, a nie Spasskow.

Autorzy wspominają o proj. 40, który ma dość luźny związek z historią niszczycieli typu „Smiełyj”, natomiast nie napomknęli o kolejnej ciekawej wersji projektu – 30A z siłownią produkcji amerykańskiej, a także o kolejnych wersjach tego niszczyciela projektach 36 i 37.

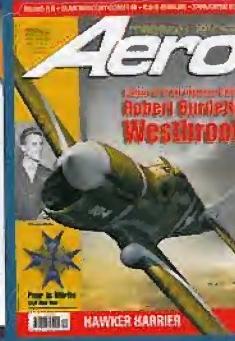
Nie pojmuję, dlaczego autorzy piszą o kadłubie: „częściowo montowanym z sekcji”. Kadłub w całości składał się z sekcji (dokładnie ze 101 sekcji) i był spawany.

Na str. 45, kończąc rozdział „Niszczyciele typu 30 bis”, autorzy piszą o rekomendowaniu dla poprawy stateczności „dodatkowych elementów w części podwodnej kadłuba”, wyjaśniając w przypisie, iż chodzi tu o zamontowanie dodatkowych „powierzchni bocznych”. Zamiast takich „łamańców” może lepiej było napisać, że chodzi po prostu o stępki boczne?

Wbrew sugestiom autorów niszczyciele proj. 31 nie należały do podklasy okrętów dozoru radiolokacyjnego. Owszem na bazie proj. 30bis rozpatrywano okręt do tych zadań (proj. 34), ze stacjami radiolokacyjnymi „Kaktus” i „Razliw”, ale skończyło się na wstępny projekcie. Natomiast przeznaczenie 31-ki zgodnie z oficjalnymi dokumentami określono jako: „obrona pop, plot. i przeciwkatowra zespołów okrętów w morzu, a także pełnienie służby dozorowej i prowadzenie rozpoznania radiotechnicznego”. Przy czym okręty otrzymały urządzenia rozpoznania radiotechnicznego typu armijnego niezbyt przystosowane do celów morskich. Komplety tych urządzeń rozdzielano na dwa okręty, które musiały ze sobą współdziałać. Np. dokładne określenie charakteru promieniowania i danych t-t środków radiolokacyjnych rozłożono na trzy stacje „Gafel”, pracujące w wąskich podzakresach częstotliwości. Przy tym stacje zainstalowane na różnych okrętach pracowały na różnych częstotliwościach, dlatego dla pełnego obrazu sytuacji potrzebna była ich wspólna praca. Mało tego, do kompletu potrzebny był jeszcze trzeci okręt – sztabowy, który obrabiał i analizował wpływające informacje.

W przypisie nr 8 na str. 42 figuruje taki oto zapis: „Radar obserwacyjny dowódcy »Gjus-1B«”. Prawidłowo ten przypis powinien brzmieć: „radar wykrywania celów powietrznych »Gjus-1B«”. I to by było na tyle. □

polecamy · polecamy · polecamy · polecamy · polecamy



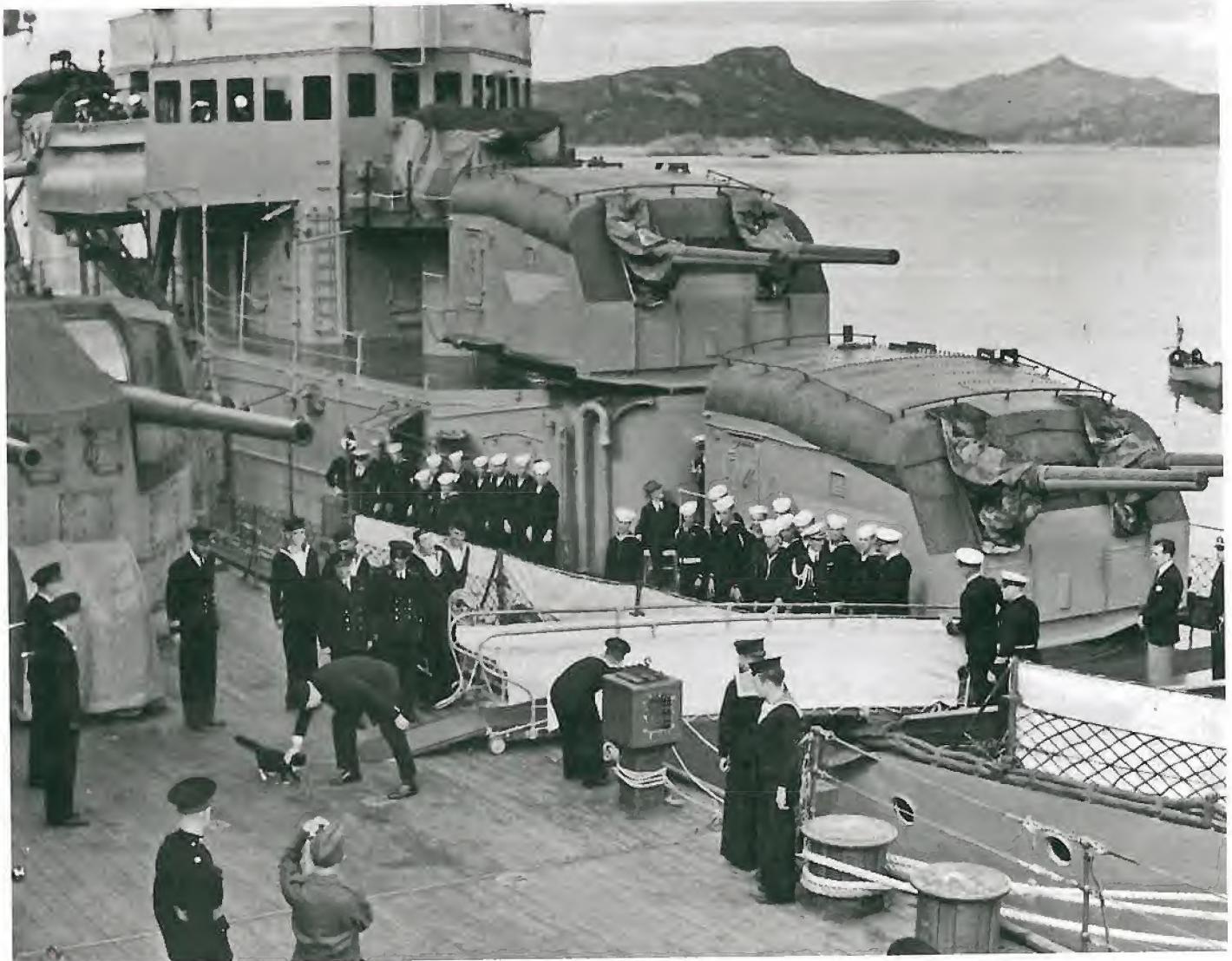
www.kagero.pl



Japoński niszczyciel „Kikuzuki” należący do typu Mutsuki na zdjęciu z końca lat dwudziestych XX wieku

Brytyjski pancernik „Ramilies” na fotografii z połowy lat trzydziestych XX wieku





Niczczytel USS „MacDougal” z prezydentem Rooseveltem na pokładzie w sierpniu 1941 roku w czasie spotkania z premierem Churchilllem, Nowa Fundlandia

Hiszpański krążownik „Miguel de Cervantes”





BALT-MILITARY EXPO

12. Bałtyckie Targi Militarne

Gdańsk, 27-29 czerwca 2012



www.baltmilitary.pl

Organizacja

 MTG
MIEZYNARODOWE
TARGI GDANSKIE SA
ul. Beniowskiego 5, 80-382 Gdańsk
Dyrektor Projektu:
Marek Buczkowski
tel. 58 554 92 13, fax 58 552 22 43
military@mtgsa.com.pl

współorganizacja



Polska Izba
Producentów na Rzecz
Obrony Kraju

współpraca



Ministerstwo
Obrony
Narodowej

Ministerstwo
Spraw
Zagranicznych RP

Ministerstwo
Gospodarki

A horizontal row of logos from left to right: MTG Międzynarodowe Targi Gdańskie SA (with a stylized globe logo), Ministerstwo Obrony Narodowej (Ministry of National Defense), Ministerstwo Spraw Zagranicznych RP (Ministry of Foreign Affairs), Ministerstwo Gospodarki (Ministry of Economy), Marynarka Wojenna RP (Polish Navy), Dowództwo Wojsk Specjalnych (Special Forces Command), Państwowa Straż Pożarna (State Fire Department), Akademia Marynarki Wojennej (Naval War Academy), Straż Graniczna (Border Guard), Państwowa Straż Pożarna (State Fire Department), Marszałek Województwa Pomorskiego (Marshal of the Pomeranian Voivodeship), Pomorski Urząd Wojewódzki (Pomeranian Voivodeship Governor's Office), Masta Gdańsk (Masta Gdańsk), Polska Zbrojna (Polish Armed Forces), ARMIA (Army), PRZEGLĄD Cywilnej (Civilian Review), RAPORT (Report), NATIONAL DEFENSE, TECHNIKA WOJSKOWA (Military Technology), NAVAL FORCES (Naval Forces), MORSKI WORTAL (Maritime Portal), armada (armada), and SPECIAL OPS (Special Operations). The logos are arranged in two rows, with some logos appearing in both rows.

patronat mediatny